Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 41 (2695) | Вторник, 23 мая 1950 г. | 19-й год издания | Цена 30 коп.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Все силы — на досрочное выполнение навигационного плана (1 стр.).

О. Ярош. — Образцово организовать летний отдых речников (1 стр.).

А. Овчарова, О. Спиридонова. — Выдающееся произведение большевистской мысли (2 стр.).

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ: **А. Александрович.** — Повысить уровень критики и самокритики (2 стр.).

М. Лунц. — Обязательство, оставшееся на бумаге (2 стр.).

Д. Донской. — Чем недовольны рационализаторы (2 стр.).

Е. Айзенварг, З. Марков. — Методы Бурлакова в порту (3 стр.).

К. Маданов. — Пассажирские суда идут без расписания (3 стр.).

Н. Доманевский, В. Скорощинский. — Неотложные задачи путейцев Севера (3 стр.).

Дневник навигации (3 стр.).

Письма читателей (4 стр.).

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ: **Л. Елисеев.** — «Интернационал предателей» (4 стр.).

За рубежом. Обзор телеграмм (4 стр.).

Капитальному строительству — неослабное внимание

Партия и правительство, уделяя большое внимание развитию речного транспорта, ассигновали в послевоенной сталинской пятилетке крупные средства на капитальное береговое строительство. Достаточно сказать, что только в 1950 году, и лишь силами коллектива специализированного управления — ГВРУ, должны быть построены десятки слипов, эллингов, цехов, эстакад, причалов, свыше 50 крупных жилых домов, ряд общежитий, школ, детских садов, ремесленных училищ.

Непрерывному наращиванию темпов капитального строительства придается сейчас исключительное значение. Принят ряд важных решений, призванных улучшить организацию проектирования промышленных и жилых зданий, повысить качество строительства, навести должный порядок на стройках.

Приходится, однако, отметить, что из года в год план капитального строительства на речном транспорте не выполняется. Отстают речники-строители и в нынешнем году: план первого квартала ими не был выполнен и не видно резкого улучшения во втором квартале. Отставание столь важного участка, каким является капитальное береговое строительство, уже дает себя остро чувствовать, это отражается на росте перевозок в отдельных бассейнах, не позволяет достичь серьезных сдвигов в жилищно-бытовом благоустройстве работников флота и берега.

В чем причины систематического отставания капитального берегового строительства?

Прежде всего, в невнимании руководителей строительных организаций, руководителей строек к вопросам труда и производства. Только этим об'ясняется, что на стройках ГВРУ (начальник главка тов. Ванеев, начальник строительного управления тов. Жуленев) процент сдельщиков, не выполняющих норм выработки, наиболее высокий по сравнению с остальными предприятиями речного транспорта.

Строителям хорошо известны имена выдающихся мастеров высокой производительности труда, таких, как лауреаты Сталинской премии тт. Мальцев, Орлов, Шавлюгин, Ольшанов, Ширков. Есть немало замечательных стахановцев — инициаторов новых методов труда — среди строителей-речников. В Московском бассейновом управлении ГВРУ весьма популярны отличный каменщик тов. Ионов, штукатур тов. Сыч, арматурщик тов. Тарасов. Перенесен ли опыт этих стахановцев на речные стройки Днепра, Камы, бассейнов Востока? Нет. Никто ни в самом ГВРУ, ни в строительных организациях пароходств, предприятий, технических участков по-настоящему не занялся и не занимается пропагандой и внедрением передовых методов стахановского труда.

Характерный факт. В Новосибирске речники строят 102-квартирный дом. Не так давно здесь начали было обучать каменщиков новаторскому методу работы тов. Шавлюгина. Производительность труда строителей сразу же увеличилась в полтора-два раза. Но стоило руководителям этой стройки встретиться с небольшими трудностями, как они спасовали, предали метод Шавлюгина забвению, и ныне каменщики опять работают по-старинке. Такую же пассивность в деле внедрения нового проявили командиры строительных коллективов, сооружающих в г. Горьком интернат речного училища и жилой дом в порту.

Известно, что в переводе строительства на индустриальную базу — залог ускорения темпов и повышения качества работ. Однако это немыслимо без укрепления подсобных производств строек. А как относятся у нас к этому делу? В Камском бассейновом управлении ГВРУ, например, медлят с сооружением собственного кирпичного завода в Хохловке, никак не наладят нормальной работы каменных и песчаных карьеров, обжиг извести. Не лишне напомнить, что это управление выполнило план первого квартала всего на 25 проц.

Среди строителей еще сильны иждивенческие настроения. Материалы, полуфабрикаты они предпочитают получать в централизованном порядке, жалуются на их нехватку, винят в случае невыполнения плана снабженцев вместо того, чтобы настойчиво искать и использовать местные строительные материалы, налаживать их производство, изготовлять полуфабрикаты на месте.

Во всех отраслях народного хозяйства идет упорная борьба за всемерную механизацию трудоемких процессов и замену ручного труда механическим. Еще в 1931 году товарищ Сталин указывал на необходимость немедленно перейти на механизацию наиболее тяжелых процессов труда в лесной и угольной промышленности, в строительном деле, в черной металлургии, на транспорте и т. п. Товарищ Сталин подчеркнул, что «механизация процессов труда является той **новой** для нас и **решающей** силой, без которой невозможно выдержать ни наших темпов, ни новых масштабов производства».

Из года в год растет и совершенствуется парк механизации в стране. Немало механизмов получили за последние годы строители-речники. Между тем, используются эти механизмы явно недостаточно. Об этом говорит слабая механизация малярных, плотничных, земляных и других строительных работ. В ГВРУ имеется большое количество высокопроизводительных аппаратов Мартисова или Рудермана и Капланского, резко повышающих выработку на штукатурных работах. Применяют же эти аппараты далеко не везде и притом крайне робко. Неудивительно, что на стройках ГВРУ в прошлом году с помощью упомянутых аппаратов произведена лишь одна десятая часть всей штукатурки. Какими явными антимеханизаторами выглядят руководители Нижневолжского управления ГВРУ (начальник тов. Храмов, гл. инженер тов. Лубков), допускающие штукатурку вручную, пренебрегающие аппаратами Мартисова, тогда как сам конструктор аппарата, тов. Мартисов, является работником этого же управления...

На флоте, в наших портах и на пристанях, на промышленных предприятиях широко распространена практика составления стахановских планов, способствующих активной мобилизации внутренних резервов, внедрению новой техники и переходу на коллективный стахановский труд. Строители Гомельского отряда ГВРУ еще в начале прошлого года подхватили этот ценный почин, также составили стахановский план, что сыграло немалую роль в успешном выполнении ими годовой программы. Составили гомельчане стахановский план и на 1950 год. Много ли других строительных организаций, как в ГВРУ, так и в пароходствах, бассейновых управлениях пути имеют подобные планы, продуманно борются за мобилизацию своих резервов, за лучшее использование техники, за превращение всех производственных участков в стахановские? К сожалению, таких строительных организаций единицы. И в значительной мере повинны в этом сами хозяйственные руководители, а также работники политорганов и низовых партийных и профсоюзных организаций, еще слабо вникающие в вопросы капитального строительства.

Уместно указать и на недостаточность контроля, осуществляемого Центральным отделом капитального строительства министерства (начальник Цокапстроя тов. Анисимов); не выполняют в должной мере своих функций нормировочно-исследовательские станции Цокапстроя.

Особо следует остановиться на ходе выполнения плана жилищного строительства. В письме товарищу Сталину речники-строители дали обязательство ввести в эксплоатацию до 1 июля 1950 года 23 тысячи кв. метров жилой площади. И все же темпы жилищного строительства, ведущегося как подрядным, так и хозяйственным способом, продолжают оставаться низкими. Май на исходе, а из 77 домов, которые надо сдать в первом полугодии, введено в строй пока 17. Хуже других строят новое жилье в Главцентрфлоте, Главвостоке. Не блещет и качество строительных работ.

Даже в тех пароходствах и предприятиях, где добиваются значительных успехов в борьбе за выполнение хозяйственных планов, вопросам жилищного строительства уделяют мало внимания. Предупреждением всем нашим хозяйственным руководителям, плохо занимающимся строительством жилья для речников, должен стать приказ № 93 министра тов. Шашкова, которым начальнику Волжского грузового пароходства тов. Николину, Верхнеиртышского — тов. Кибальнику, Неманского — тов. Фарафонову и ряду других руководящих работников наполовину снижен размер премий по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за невнимание к вопросам жилищного строительства и срыв плана ремонта жилищ.

На речном транспорте с новой силой развертывается массовое социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение программы 1950 года. К этому должны быть направлены все усилия, вся творческая энергия и наших строителей. Преодолеть отставание на этом важном участке речного хозяйства, ввести в эксплоатацию все до единого намеченные об'екты, обеспечить высокое качество работ при неуклонном снижении их стоимости — такова боевая задача речников-строителей.

Рейс с большегрузным плотом

Рейс парохода «С. Киров» с плотом об'емом в 59 тыс. кубометров проходит успешно. На участке от Камского Устья до Куйбышева вместо 98 ходовых часов затрачено 63. 20 мая пройден последний мост — Саратовский с расчалкой на ходу. 21 мая в 15 часов прошли Золотое. Здесь коллектив парохода завершил выполнение апрельмайского плана на 150 проц.

БОРТ ПАРОХОДА «С. КИРОВ» (По радио).

Навигация на Енисее

В Дудинке дуют холодные ветры, река еще скована льдом, а в верховьях Енисея в полном разгаре навигация. Ни днем, ни ночью не прекращаются работы в Красноярском порту. К причалам беспрерывно подходят суда под погрузку и выгрузку. Готовится отправка большого каравана на приток Пит.

Часть судов, нагруженных промышленными и продовольственными товарами, спущена до Галанино. На верхних плесах на перевозках заняты теплоходы «Молдавия», «Карелия», «Россия», «Казахстан». Они уже доставили в Красноярск тысячи тонн грузов. Замечательных успехов добилась команда теплохода «Россия» (капитан тов. Даровских). Свой первый рейс в Унюк судно завершило на 40 часов раньше графика, доставив много груза сверх плана.

Флагман пароходства — теплоход «Владимир Ленин» находится в рейсе. На имя капитана тов. Чечкина пришло письмо от коллектива волжского нефтевоза «Ленинец». Капитан этого парохода тов. Кириллов от имени команды предлагает соревноваться за образцовое завершение навигации. Коллектив теплохода «Владимир Ленин» этот призыв принял и обязался сверх навигационного плана сделать 45 миллионов условных тонно-километров.

К. ГОРИСТОВ,
редакция газеты «Большевик Енисея».

Все силы — на досрочное выполнение навигационного плана

На сбереженном топливе

Рейс нефтевоза „Академик Губкин"

Коллектив нефтевоза «Академик Губкин» первым в пароходстве Волготанкер горячо поддержал патриотический почин Лидии Корабельниковой. Машинная команда, возглавляемая механиком тов. Чеботаревым, лауреатом Сталинской премии, составила конкретный план, направленный к экономии топлива в таком количестве, чтобы ежемесячно, при буксировке каравана вниз, работать четыре дня на сбереженном мазуте.

Первый рейс нефтевоза с большегрузным караваном показал, что команда успешно выполняет свои обязательства, с самого начала навигации упорно борясь за первенство в соревновании с коллективами пароходов «Ленинец» и «Циолковский».

Нефтевоз «Академик Губкин» вышел из Астрахани, имея на гаке баржи «Колыма», «Тунашенка», «Канада», «Кобра». В Сталинграде предстояло груз из «Кобры» перекачать в «Колыму». Капитан тов. Панин, используя судовую рацию, заблаговременно договорился с руководителями эксплоатационного участка о порядке перекачки. Когда караван пришел на Сталинградский рейд, его уже ждал рейдовый баркас с нефтеперекачечной машинкой на буксире.

Пока шла перегрузка, плавучая лавка снабдила команды парохода и барж нужными им продовольственными и промышленными товарами. Незадолго до окончания догрузки «Колымы» на баржи каравана пришли свободные от вахты члены команды нефтевоза и помогли баржевым командам быстрее поднять якори.

Организованность, слаженность в работе плавсостава и работников участка обеспечили уход «Академика Губкина» со Сталинградского рейда на два с лишним часа раньше, чем предусматривалось нормой.

Хорошо обслужили караван и в некоторых других пунктах. Лишь в Камском Устье караван имел вынужденный простой.

Имея на гаке нагрузку, превышающую плановую, пароход на всех участках перекрывал техническую скорость, которая в среднем превысила плановую на 16 проц. Таков результат умелого использования тиховодов и безукоризненной работы машины, хотя она вот уж две зимы как не была в ремонте. Особенно отличилась в рейсе вахта первого штурмана тов. Ярыгина, в которую входят рулевой, секретарь парторгнизации судна тов. Волчков, матросы тт. Кудряшева и Кузнецова и другие. В пункт назначения нефтевоз «Академик Губкин» пришел на 70 часов раньше срока.

Но и в этих условиях команда сумела добиться замечательных успехов в деле сбережения топлива. Закончив рейс на трое суток до срока, команда сэкономила 50 тонн топлива, а за счет технически грамотной эксплоатации машинно-котельной установки и правильного использования топлива на протяжении 19 суток при ходе с грузом вверх — еще 50 тонн. На сбереженном топливе нефтевоз не только совершил путь от Казани до Астрахани, но и имеет 14 тонн в остатке.

— Как была достигнута такая экономия? — спросили мы механика тов. Чеботарева.

Вот что он рассказал.

— Мы обеспечивали высокую температуру воды, поступающей в котлы из водоподогревателей: днем — в 110°, ночью — в 115—116°. Антинакипин в котлы подаем автоматически, благодаря чему удается постоянно поддерживать патронное число в границах 600. Двадцать четыре раза в сутки мы продуваем шламоотделитель; строго следим за горением форсунок, чтобы не было косых огней, чтобы пламя равномерно омывало всю площадь нагрева. Большое внимание уделяем экономному использованию пара.

Надо заметить, что на уменьшение расхода топлива благотворное влияние оказывает новая система смазки, применяемая нами вот уж вторую навигацию. Действительные размеры экономии, получаемые благодаря этому, удастся установить после тщательных теплотехнических испытаний, которые собирается провести механико-судовая служба нашего пароходства; но и сейчас можно сказать, что экономия довольно значительна.

У нас широко развернуто между вахтами соревнование за экономию топлива. Главный показатель здесь — температура воды, поступающей в котлы. Каждый соревнующийся знает: если за две свои смены ты подал воду в котлы с температурой в 113°, значит ты обеспечил выполнение коллективного обязательства по экономии топлива; если подал воду с более высокой температурой — значит ты это обязательство перевыполнил. Победившей считаем ту вахту, которая обеспечила подачу в котлы воды с наиболее высокой температурой. Пока первенство в соревновании за сбережение топлива держит вахта моего первого помощника тов. Смолина.

Несмотря на достигнутые успехи, нефтевоз «Академик Губкин» по вине эксплоатационников имел в первом рейсе немалые потери ходового времени. Как мы уже упоминали, большой простой нефтевоз имел в Камском Устье. Произошло это из-за беспечности руководителей здешнего эксплоатационного участка (начальник тов. Портнов). Из Казани до Батраков — около 600 километров — нефтевоз по распоряжению главной диспетчерской пароходства шел легкачом, без барж. В Батраках он простоял 40 часов в ожидании баржи «Индигирка».

В Волготанкере утверждают, что тяги у них нехватает, и арендуют буксирные суда у других пароходств. Не мешало бы руководителям пароходства серьезней заняться наведением порядка в своем собственном хозяйстве и, настойчиво борясь с непроизводительными простоями, лучше использовать наличную тягу!

АСТРАХАНЬ (наш корр.).



На Москве-реке. Речной трамвай у Каменного моста.
Фото В. КОШЕВОГО. (Фотохроника ТАСС).

Механики-новаторы

Механики парового флота Нижнего Иртыша активно и творчески участвуют в совершенствовании судовых механизмов. Одним из наиболее активных поборников технического прогресса на флоте является механик парохода «Адмирал Бутаков» тов. Чикишев.

Еще в прошлом году он сконструировал оригинальный водяной экономайзер, который был установлен в зоне отходящих газов водотрубного котла. Благодаря нововведению температура питательной воды повысилась на 15°. За навигацию это сберегло 51 тонну угля, хотя в 1948 году, до установки реконструированного экономайзера, на судне пережгли 280 тонн топлива.

В нынешнем году на плесе Тобольск—Самарово будут работать однотипные с «Адмиралом Бутаковым» пароходы «Адмирал Лазарев» и «Адмирал Ушаков». И на одном и на другом ставятся экономайзеры конструкции механика тов. Чикишева.

Настойчиво внедряет теплотехнические новинки знатный механик Нижнего Иртыша орденоносец тов. Вахмянин. На своем пароходе «Успевич» он собственными силами устроил воздушное дутье, по-новому установил колосники, улучшил режим смазки машины. Сейчас опыт тов. Вахмянина перенимается машинными командами других грузо-пассажирских пароходов Нижнего Иртыша.

П. ДУБОВИК.

Теплотехники помогают плавсоставу

Ныне во всех бассейнах известно начинание команды камского пассажирского парохода «Молотов-Скрябин». Подхватив почин московских стахановцев-новаторов Л. Корабельниковой и Ф. Кузнецова, команда этого судна решила развернуть настойчивую борьбу за экономию топлива и смазки и в рейсе Молотов — Горький — Молотов, продолжающемся 11 дней, в течение суток работать на сбереженном топливе и смазке.

Только на Каме примеру команды «Молотова-Скрябина» последовали коллективы многих десятков самоходных судов. Они взяли на себя разные обязательства: одни собираются плавать за счет экономии топлива и смазки один день в месяц, другие — полтора-два-три дня. Но все команды судов решили добиться большей экономии топлива и смазки, не снижая показателей своей работы, записанных в стахановских планах; кроме того, команды не только дают обязательства сберегать больше топлива и смазки, но и намечают пути и методы достижения такой экономии.

Так, команда парохода «Пятилетка» (капитан тов. Ширинкин, механик тов. Мизюков) собирается каждый восьмой день работать на сбереженном топливе потому, что будет умело регулировать в зависимости от участка плёса наполнение цилиндра высокого давления, тщательно регулировать паропределение, примет дополнительные меры для подогрева питательной воды, будет строго следить за ведением топочного процесса.

Известно, что успех борьбы плавсостава за комплексную экономию топлива и смазки в значительной степени зависит от качества работы теплотехников. Сознавая это, теплотехники Камского пароходства решили не только словом, но и делом поддержать плавсостав в его патриотическом начинании.

Еще до выхода флота в навигацию наши теплотехники раз'ехались по затонам. Под их руководством на подавляющем большинстве судов было проверено паропределение и газораспределение с таким расчетом, чтобы обеспечить максимальную мощность при минимальном расходе топлива. На большом количестве судов проверены и налажены топочные устройства, распыливающие щели форсунок, проведено наладочное индицирование.

Начальник теплотехнической партии тов. Морозов и теплотехник тов. Костриков проделали большую и важную работу: на основе данных теплотехнических испытаний они уточнили паспортные характеристики всего самоходного и несамоходного флота Камского пароходства. Эти уточнения в диспетчерском справочнике позволят командирам движения более правильно и полно использовать провозную способность флота, что, естественно, окажет немалое влияние и на снижение расхода топлива.

Наши теплотехники взяли персональное шефство над судами, где до сих пор наблюдались пережоги топлива, обязались помочь командам работать лучше, беречь топливо и смазку и не отстать от общего движения последователей тт. Корабельниковой и Кузнецова.

С. ЗЕРОВ,
старший инженер-теплотехник Камского пароходства.

Пятилетнее задание выполнено

Коллектив земснаряда **«Северо-Двинский-18»** (командир тов. **Орлов**, механик тов. **Поламодов**) Северного бассейнового управления пути 13 мая завершил выполнение пятилетнего плана.

АРХАНГЕЛЬСК (по телеграфу).

Образцово организовать летний отдых речников

Организация санаторно-курортного лечения, создание широкой сети домов отдыха, пионерских лагерей в нашей стране являются яркими проявлениями сталинской заботы о благосостоянии и здоровье трудящихся.

Только в минувшем году в санатории и дома отдыха профсоюзов было направлено 2.110 тысяч рабочих и служащих. В этом году в советских здравницах будет лечиться и отдыхать еще большее количество трудящихся. На содержание здравниц в нашем государстве отпускаются огромные средства.

Многое делается для создания культурного отдыха работников речного флота. Профсоюз рабочих речного транспорта располагает санаториями на Рижском взморье, курортом в Усть-Куге, плавучим санаторием «Горьковская Коммуна», а также домами отдыха, расположенными в живописных местах на Оке, Днепре, в Бобровниках, на Каме и др.

Задача наших профсоюзных организаций состоит в том, чтобы обеспечить благоприятные условия для отдыхающих речников, дать им возможность укрепить свое здоровье, чтобы с новыми силами приступить к работе.

В этом году значительные средства отпущены для оборудования наших санаториев и домов отдыха, на приобретение мебели, на пополнение библиотек, на увеличение количества музыкальных инструментов. Необходимо полностью и разумно использовать эти средства, создать уют в наших здравницах, подумать об удобствах отдыхающих, о благоустройстве пляжей, о достаточном количестве лодок, о плетеных креслах, качалках, скамейках, об обеспечении транспортом для доставки отдыхающих к месту отдыха.

Особое внимание руководители наших здравниц должны обратить на организацию культурного досуга, дифференцированное обслуживание пожилых людей и молодежи.

Готовы ли наши здравницы к приему отдыхающих? Такие дома отдыха, как Касимовский и Красный Ключ, хорошо подготовились к летнему сезону. Но кое-где имеются большие упущения. Главное управление домами отдыха и санаториями (начальник тов. Красильников) не сумело обеспечить подготовку некоторых домов отдыха, находящихся в отдаленных районах. Много жалоб обычно поступает на плохое обслуживание в Киренском доме отдыха. Сюда едут неохотно, но ни управление домами отдыха и санаториями, ни Ленский баскомреч не сумели добиться хорошей постановки дела в Киренском доме отдыха. Казалось бы, что в Юрупинский дом отдыха, находящийся близ Херсона, надо было ожидать большого наплыва отдыхающих, однако охотников приобрести путевки в этот дом отдыха не так уж много, несмотря на то, что здесь прекрасные природные условия, много фруктовых садов. Низкое качество обслуживания отдыхающих вызывает справедливые нарекания. И в этом году дом отдыха плохо готовится к сезону, ремонт идет медленно, о создании необходимых удобств заботятся мало. Главное управление домами отдыха и санаториями обязано усилить контроль за состоянием здравниц речников.

Чрезвычайно важно обеспечить правильное распределение путевок. Постановление ВЦСПС указывает, что 60 процентов от общего количества путевок в санатории должны предоставляться рабочим. Надо признать, что в прошлом году это требование не было выполнено. Вместо 60 процентов рабочие речного транспорта получили всего 40,6 процента от общего количества путевок в санатории. Особенно неправильно подошли к распределению путевок в санатории в профорганизациях Средней Волги, где рабочим было предоставлено только 33,6 процента путевок, на Амуре — 36,8 проц., на Каме — 37,3 проц. Бассейновые комитеты обязаны следить за тем, чтобы путевки в санатории распределялись правильно. Предоставление каждой путевки должно проходить через совет соцстраха низовой профорганизации, причем в первую очередь должны учитываться действительная необходимость в лечении, а также соответствует ли профиль санатория заключению отборочно-курортной комиссии. Нельзя допустить, чтобы повторялась неправильная практика, когда люди попадали не в те санатории, которые им требуются по диагнозу врачей.

Следует подумать и о культурной организации воскресного отдыха речников. Некоторые наши дома отдыха организуют для местных речников однодневный отдых, предоставляя им и питание и культурное обслуживание.

С 1 мая по 1 июля 1950 года ВЦСПС проводит всесоюзный смотр санаториев и домов отдыха. Этот смотр должен способствовать улучшению постановки дела в наших здравницах.

Для детей речников организуются 60 пионерлагерей в различных бассейнах страны. 18,5 тыс. детей речников школьного возраста проведут часть своих летних каникул в пионерлагерях, причем 3,5 тыс. школьников — в пионерлагерях санаторного типа. На содержание лагерей и оборудование их ассигнуется 10 миллионов рублей.

Некоторые профорганизации совместно с хозяйственниками приступили к строительству собственных постоянных лагерей. Постоянное здание будет построено, например, в Городце. Это наиболее разумное решение вопроса. Ведь на аренду помещений для пионерлагерей тратятся такие крупные суммы, на которые можно построить постоянные пионерлагери.

Ряд территориальных организаций сумел создать плавучие пионерские лагери. А вот на речном транспорте, как это ни странно, не имеется ни одного плавучего пионерского лагеря, так как ни министерство, ни управления пароходств не выделяют для этой цели флота.

В организации пионерлагерей профсоюзы должны получать поддержку и помощь от хозяйственников. Однако в ряде бассейнов, например, в Сухонском, до сих пор не выделили на летнюю оздоровительную кампанию для детей средства из директорского фонда. Не готовы к летней оздоровительной кампании на Верхней Волге. По плану в пионерлагери должны быть направлены 2.350 детей. Но бассейновому комитету (зав. культотделом тов. Приклонский) еще не ясно, где будут отдыхать дети речников.

Иначе относятся к такому важному делу, как летний отдых детей речников, в Астрахани. Начальник пароходства тов. Кучкин активно помогает бассейновому комитету, привлек все организации Астраханского речного куста к помощи пионерлагерю. Для пионерлагеря выделены два дома, электростанция, территорию лагеря помогли обнести забором. Активная помощь хозяйственников дает возможность организовать отдых 1000 детей речников бассейна за лето.

Профорганизации речного транспорта с помощью хозяйственников должны обеспечить культурный отдых для речников и их детей.

О. ЯРОШ,
секретарь ЦК профсоюза рабочих речного транспорта.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Повысить уровень критики и самокритики

Создание политорганов на речном транспорте заметно способствовало оживлению работы первичных партийных организаций на заводах, в мастерских, на пристанях и судах. В 36 партийных организациях нашего бассейна, где были в 1949 году нарушены сроки полномочий партбюро и секретарей партийных организаций, проведены отчетно-выборные собрания. На собраниях были вскрыты серьезные недостатки в работе и намечены мероприятия для их устранения.

В Алексеевских мастерских коммунисты редко собирались для обсуждения вопросов внутрипартийной жизни, работы предприятия. У руководителей мастерских появились настроения самоуспокоенности и благодушия. Бывший секретарь партбюро тов. Богачев вел себя беспринципно. Коммунисты подвергли на партийном собрании резкой критике работу партбюро и руководство мастерскими и на этом же собрании тов. Богачева освободили от работы.

В Сталинграде была проведена конференция коммунистов плавсостава, на которой выступило 15 делегатов. Все они резко критиковали партком за то, что редко проводились собрания, что в организации не развертывалась критика и самокритика недостатков. Конференция освободила от работы секретаря парткома тов. Нагорного. Внесено много ценных предложений по улучшению деятельности парткома.

Стали регулярно проводиться партийные собрания в управлении пароходства, на пристани Вольск, на Владимировском судоремонтном заводе и в других линейных организациях.

Однако важнейшая обязанность партийных руководителей заключается не только в том, чтобы обеспечивать регулярный созыв партийных собраний, а и в том, чтобы повысить уровень обсуждения поставленных вопросов, чутко прислушиваться к голосу партийных масс, используя эти собрания для развертывания смелой критики и самокритики.

На заводе им. К. Маркса (секретарь тов. Масляев), в Васильсурских мастерских (секретарь тов. Вершинин), на Балаковском заводе (секретарь тов. Запускалов) при подготовке партийных собраний привлекают большое количество коммунистов к проверке состояния дел по вопросам, выносимым на обсуждение партийных собраний. В результате в этих организациях члены партии имеют широкие возможности вскрывать недостатки в своей организации, подвергать их деловой критике, намечать практические пути улучшения партийной работы.

В Куйбышевском районном управлении заместитель начальника по политчасти тов. Шипов после каждого партийного собрания тщательно изучает критические замечания коммунистов и намечает план по претворению их в жизнь, опираясь при этом на широкий партийный актив.

Серьезное значение для развертывания критики и самокритики имеет своевременное рассмотрение писем и заявлений трудящихся. По инициативе политотдела была проведена детальная проверка работы с жалобами в отделах и службах управления пароходства. Выяснилось, что начальник отдела кадров тов. Павлов, начальник финансового отдела тов. Панченко, главный бухгалтер тов. Григорьев, бывший начальник отдела труда и зарплаты тов. Петрова переоценили это важное дело второстепенным работникам. Жалобы и заявления не рассматривались и даже терялись в отделах.

В управлении пароходства не было порядка и в приеме посетителей. Поэтому имелись факты, когда работники заводов, пристаней и флота по нескольку дней не могли попасть на прием к начальнику пароходства и его заместителям.

Политотдел внес этот вопрос на обсуждение партийного собрания. Коммунисты подвергли резкой критике отдельных руководителей, проявляющих бюрократизм и волокиту. За бюрократическое отношение к рассмотрению жалоб начальник пароходства наложил на тт. Павлова, Григорьева, Панченко и Петрову дисциплинарные взыскания. Установлен порядок приема посетителей. Партийная организация стала более активно заниматься улучшением работы аппарата.

Где критика и самокритика не в почете, там процветают благодушие, зазнайство. Нездоровое отношение к критике приводит некоторых руководителей к отрыву от масс.

Например, на теплоходе «Татария» капитан Седышев отказался посещать профсоюзные собрания, не выполнил постановление партийного собрания. На замечания комсомольцев и критику его в стенной газете он грубо ответил: «Яйца курицу не учат». Седышев перестал сам учиться и заниматься воспитательной работой в коллективе. Партийная организация судна сообщила о поведении Седышева в управление пароходства и в политотдел, и он был освобожден от командования судном. В этом деле есть вина и политотдела: мы своевременно не поправили Седышева, поздно вскрыли факты его неправильного поведения.

По-барски относился к критике и капитан парохода «А. Ульянов» Сорокин. Члены команды сообщили в управление пароходства, что он плохо содержит судно, допускает непроизводительные простои, не заботится о культурно-бытовых нуждах коллектива. Сорокин, узнав об этом, стал на путь запугивания авторов заявления. Секретарь парторганизации парохода Ибрагимов также грубо попирал права коммунистов и глушил всякую критику, от кого бы она ни исходила. Политотдел разобрал все эти факты и дал им достойную оценку. Ибрагимов был снят с работы секретаря парторганизации, Сорокин переведен в рулевые.

На пароходе «Осетин» проверкой политотдела было установлено, что капитан Рогов не реагировал на грубое нарушение трудовой дисциплины отдельных работников, не прислушивался к голосу членов команды. В результате бывший 1-й пом. механика Болотов стал на работе пьянствовать, 2-й штурман Голиков допускал хулиганские выходки. Своим бездействием Рогов потворствовал нарушителям Устава о дисциплине, на замечания коммунистов и судовой профсоюзной организации отвечал грубостями, не считался с их мнением. Капитан Рогов был привлечен к строгой административной ответственности, Болотов понижен в должности до кочегара, а Голиков переведен в рулевые.

Имеются факты, когда секретари партийных организаций своим неправильным поведением иногда ставят себя в зависимость от руководителя предприятия. В результате они бывают не в состоянии осуществлять контроль деятельности хозяйственных органов и развивать принципиальную критику недостатков хозяйственного аппарата.

На судоремонтном заводе им. Бутякова бывший секретарь партбюро Акимов начал строить себе дом. Он брал на заводе стройматериалы, пользовался транспортом и другими мелкими подачками от директора завода, а партийную работу запустил: собрания стали проводиться редко, на заявления и жалобы коммунистов он не реагировал. Заводское партсобрание освободило Акимова от работы секретаря партбюро.

Партийная организация обязана способствовать широкому развитию критики не только на собраниях, на совещаниях актива, но и через печать. Газета является самым гибким инструментом в руках партийной организации и должна быть ею умело использована для дела критики и самокритики.

В нашем бассейне имеется более 450 стенных газет. Политотдел изучает и распространяет опыт их работы: проводились семинары редакторов, неоднократно делались обзоры. Заслуженным авторитетом пользуются стенгазеты на пароходах «Руслан» и «Варяг», на теплоходе «Татария». На этих судах за прошлую навигацию было выпущено по 15—20 номеров стенгазет, в них остро критиковались недостатки работы членов команд, показывались достижения лучших стахановцев.

Критические статьи и заметки часто печатаются в бассейновой газете «Сталинец». Недостаток газеты в том, что она не всегда доводит дело до конца, не всегда осведомляет своих читателей о принятых мерах.

Серьезные недостатки имеются в заводской многотиражке «Куйбышевец». Бывший секретарь партбюро завода имени Куйбышева Белоусов не всегда позволял редколлегии публиковать острые критические корреспонденции.

Не лишена серьезных недостатков и газета «Речной транспорт». Она еще робко, нерешительно критикует недочеты в работе речников, не дает глубокого анализа работы партийных организаций, слабо освещает борьбу за строжайшее соблюдение Устава о дисциплине.

На Всесоюзной производственно-технической конференции я критиковал передовую газеты «Речной транспорт» от 3 января, в которой было сказано, что Горьковский порт в 1949 году сдержал свое слово — обрабатывать все суда в срок и досрочно. Между тем в этом порту большое количество судов Волжского грузового пароходства простояло сверх установленных норм в ожидании выгрузки. В отчете же о конференции газета, называя мое выступление якобы «поверхностным», не признала своей ошибки в переоценке работы Горьковского порта.

В прошлом году политотдел провел конференцию читателей бассейновой газеты «Сталинец» и газеты «Речной транспорт». На конференции указывалось на крупные недостатки «Речного транспорта», но редакция почему-то не сочла нужным рассказать об этом на страницах газеты.

Партия требует от каждого коммуниста, чтобы он непримиримо относился к недостаткам в работе, ко всякого рода проявлениям беспринципности, самоуспокоенности и зазнайства. Критика и самокритика развивает активность масс, помогает партийным, профсоюзным и другим общественным организациям мобилизовать трудящихся на решение политических и хозяйственных задач.

Партийные организации речного транспорта, наша водницкая печать обязаны повседневно, серьезно и глубоко развивать большевистскую критику и самокритику, как важнейшую силу, движущую вперед наше развитие.

А. АЛЕКСАНДРОВИЧ,
начальник сектора партийной, профсоюзной и комсомольской работы политотдела Волжского грузового пароходства.



В партКабинете судоремонтного завода им. Карла Маркса. Самостоятельно изучающие историю ВКП(б): начальник механического цеха И. П. Зайцев (справа) и начальник котельного цеха С. В. Смирнов готовятся к итоговым занятиям.

Фото П. ВЫШКИНДА.

На экономические темы

Обязательство, оставшееся на бумаге

Коллектив Северо-Западного пароходства обязался путем ускорения оборачиваемости оборотных средств высвободить в 1949 году 1.700 тысяч рублей. Фактически же оборачиваемость средств в пароходстве оказалась резко замедленной; здесь не только не высвободили средства, но и дополнительно вовлекли в хозяйство пароходства тысячные суммы. Произошло это потому, что, взяв ответственное обязательство, не подкрепили его организационными мероприятиями, не боролись энергично за упорядочение хозяйства, за укрепление финансовой дисциплины.

Одна из основных причин отвлечения средств и замедления их оборачиваемости — создание излишних материальных запасов. При повышении за год доходов от эксплоатации флота на 20 проц. среднегодовые остатки материальных ценностей в пароходстве возросли к 1 января 1950 года на 46 проц. Сверхнормативные остатки некредитуемых банком материалов и малоценных предметов составили 2,3 миллиона рублей.

В частности, запасы топлива в бассейне возросли к концу года более чем на 3 миллиона рублей. Если учесть, что в начале ассигнования на топливо были установлены Главсеверофлотом в размере 21.890 тысяч рублей, потом снижены до 18.030 тысяч рублей, а фактически израсходовано топлива лишь на 16.603 тысячи рублей, причем его потребление уменьшилось на всех предприятиях, даже на тех, которые неэкономно расходовали свои денежные и материальные средства, то вывод напрашивается сам собой: Главсеверофлот нечетко планирует потребность Северо-Западного пароходства в топливе.

Снижая плановые денежные ассигнования на топливо, главк не позаботился одновременно об уменьшении фондов на него. Пароходство делало, правда, попытку отказаться от излишнего топлива, но Главсеверофлот обязал его принять все, что было занаряжено. В свою очередь пароходство принуждено было применить тот же порочный стиль снабжения по отношению к своим предприятиям.

Ненормальное положение создалось на промышленных предприятиях бассейна: оборачиваемость их средств даже по сравнению с 1948 годом резко замедлилась. Рост остатков нормируемых оборотных средств находится на промпредприятиях пароходства в полной диспропорции с выполнением производственного плана. За прошлый год остатки незавершенного производства повысились здесь на 2,9 миллиона рублей, топлива — на 400 тысяч рублей, материалов — на 300 тысяч рублей.

Одним из каналов отвлечения из хозяйства линейных органов пароходства крупных эксплоатационных средств явилась дебиторская задолженность. Ленинградский порт, Свирицкая и другие пристани оказывали клиентуре услуги в кредит, хотя предприятиям водного транспорта предоставлено право получать провозную плату чеками перед отправкой грузов и перед производством погрузо-разгрузочных работ. Дебиторские списки, поступавшие с мест, обычно подшивались к делу, их не рассматривали, никаких мер к инкассации следуемых сумм не принимали.

Роль финансового отдела пароходства (начальник отдела тов. Гербов) в деле взыскания дебиторских сумм, числящихся на балансе пристаней и промышленных предприятий, сводилась лишь к установлению раз в квартал контрольных залалий. Немудрено, что пароходство не добилось снижения дебиторских сумм. Указанное в балансе снижение их с 4,5 до 3,3 миллиона рублей является результатом совершенно недопустимого по своим размерам списания задолженности дебиторов за истечением исковой давности и безнадежности долга.

Неблагополучно в пароходстве с штатной дисциплиной и расходованием фондов заработной платы. По подсобным предприятиям, например, числилось рабочих, служащих и других работников 509 человек при утвержденном контингенте в 308.

Большой ущерб нанесли пароходству аварии. Убытки от них по сравнению с предыдущим годом резко возросли. Сумма внеплановых убытков, понесенных пароходством, достигла 4,4 миллиона рублей.

Неоднократные требования Ленинградской областной конторы Госбанка перераспределить средства между предприятиями пароходства и привести их в соответствие с нормативами так и не были выполнены. И сейчас одни предприятия ощущают недостаток оборотных средств, другие — излишек. Пароходство допустило замораживание у своей заготконторы значительных сумм в сверхнормативных запасах материалов. Не мала в этом и вина Главсеверофлота, снабжающего заготконтору в значительно большем об'еме, чем предусмотрено выделенными фондами. Так, за 1949 год по фондам сюда должно было поступить материалов на 27 миллионов рублей, а фактически поступило на 34,6 миллиона. Недопустимо и то, что в снабжении нет продуманности и системы: одних материалов поставлено в избытке, других — явно недостаточно.

Ленинградская областная контора Госбанка, каждый квартал сообщала начальнику пароходства тов. Малову и Главсеверофлоту свои выводы о причинах невыполнения обязательства по высвобождению оборотных средств, но к нашему голосу не прислушивались. Надо полагать, что печальные итоги прошлого года послужат руководителям пароходства предметным уроком и заставят их в 1950 году строже контролировать работу предприятий, не на словах, а на деле бороться за ускорение оборачиваемости средств и за их высвобождение.

М. ЛУНЦ,
начальник отдела кредитования промышленности Ленинградской областной конторы Госбанка.

Чем недовольны рационализаторы

В нашей стране, где люди трудятся на благо своей любимой Родины, рационализация стала их творческой потребностью. Тысячи рационализаторских предложений помогают нам неуклонно повышать производительность труда, быстрее и лучше осваивать новую технику, невиданными темпами двигать вперед производство во всех отраслях народного хозяйства.

Как нетерпимы на этом фоне малейшие проявления косности, формально-бюрократического отношения к изобретателям и рационализаторам, к судьбе их предложений! А подобные факты, к сожалению, есть, в частности, в Днепровском пароходстве.

На Днепре имеется ряд металлических бесклетевых барж, отличающихся в ходу рысковатостью, что не только увеличивает их сопротивление при движении и, следовательно, замедляет скорость буксируемого воза, но и приводит иногда к авариям.

Мысль улучшить эксплоатационные качества этих барж путем установки так называемых фальшкилей или кормовых стабилизаторов пришла капитану парохода «С. М. Киров» Б. Махине. Еще в 1940 году он внес такое предложение в управление пароходства. Предложение приняли и в 1941 году одну из барж оборудовали кормовым стабилизатором. Однако война помешала испытать ее.

В 1944 году тов. Махиня снова подал свое предложение в механико-судовую службу пароходства, но оно здесь как в воду кануло. Капитан не успокоился и в 1948 году вновь подал данное предложение. Технический совет пароходства рассмотрел предложение, счел его полезным и признал авторство тов. Махини. Начальнику механико-судовой службы пароходства тов. Струц было поручено осуществить предложение на практике. Но и после этого дело не сдвинулось, кормовые стабилизаторы на металлических днепровских баржах до сих пор не применяются.

А вот другой безобразный факт.

Линейный механик тов. Бузыкин внес в прошлом году в технический совет Днепровского пароходства данное рационализаторское предложение по охлаждению двигателей «ЗД-6». Председатель технического совета тов. Ефименко направил предложение тов. Бузыкина на заключение главному инженеру киевского завода имени Сталина тов. Миодушевскому. Последний заключения не дал, но затем в содружестве с тт. Миллером и Сапожниковым внес аналогичное рационализаторское предложение.

Этот, с позволения сказать, «спорный» вопрос стал предметом обсуждения днепровского отделения Научного инженерно-технического общества водного транспорта. Однако правление общества не заняло принципиальной позиции: с одной стороны, оно не решилось обидеть рационализатора Бузыкина, а, с другой, не рискнуло обидеть инж. Миодушевского. Было принято «соломоново» решение: признать авторство за тов. Бузыкиным, внедрять то, что предложено тт. Миодушевским, Миллером и Сапожниковым, а денежную премию разделить между всеми четырьмя!

Ко всему этому можно лишь прибавить, что в техническом совете Днепровского пароходства вот уже в течение нескольких месяцев лежат под сукном ценные рационализаторские предложения ряда других речников — тт. Травина, Лапицкого, Пелагеши, Варавко. Не ждет ли их подобная же участь?

Д. ДОНСКОЙ.

КИЕВ (наш корр.).

Производственная практика на малой реке

В 1950 году производственная практика студентов третьего курса географического факультета Тамбовского государственного педагогического института проводится в Тамбовской области, захватывая районы, прилегающие к долине реки Цны между Тамбовом — Моршанском — Алгасовом.

В задачу практики входит обследование физико-географических условий и экономики данных районов. Полученные сведения будут использованы облпланом и Управлением малых рек для составления плана грузооборота по реке Цне.

Недавно из Тамбова по реке Цне выехало 56 человек. В течение 15 дней они пешими маршрутами обследуют площадь свыше 4.000 квадратных километров.

В районах практики студенты прочтут для населения лекции и доклады о сталинском плане преобразования природы, о Курильских островах и Сахалине.

Г. ДУДИН.

Коллективное питание на теплоходе „Татария“

Коллективное питание на теплоходе «Татария» организовано уже второй год. Заведует им артельщик — выборное и доверенное лицо коллектива, рулевой Михаил Тумарев. На судне заведено полное хозяйство. Есть бачки и миски, кастрюли, сковородки. Кухонная и обеденная посуда содержится в отменной чистоте и хранится в специальном шкафу.

Благодаря заботам капитана Шарова и механика Шутова на «Татарии» и в этом году, с первого же рейса, обеспечено двухразовое горячее питание для одиночек. Коллективным питанием пользуются 12 человек. Обеды и ужины каждому члену команды обходятся не дороже 150—170 рублей в месяц.

Каждое утро чуть свет встает судовой кок Прасковья Сидоровна Огурцова. По совету с артельщиком она составляет новое меню, а затем получает продукты.

Артельщик Михаил Тумарев хорошо знает свое дело. Он всегда обеспечивает команду необходимыми продуктами, заранее делает заявки в плавучие магазины. На деньги, выделенные для коллективного питания, с ведома и разрешения капитана иногда производится закупка муки, капусты, картофеля в селах. Рыбаки и бакенщики подвозят свежую рыбу.

Судовой комитет (председатель тов. Боронин) регулярно контролирует, как организовано питание. Комсомольцы помогают судовому артельщику. Хорошую оценку работы артельщика и кока дает молодежный коллектив.

— Питаемся мы хорошо! — говорят молодые члены экипажа.

Уже несколько раз коллектив судна выражал благодарность за отличную работу своему коку — Прасковье Сидоровне Огурцовой, жене боцмана.

П. ШАСТИН.

Борт теплохода «Татария».

Выдающееся произведение большевистской мысли

Исполнилось 45 лет со дня выхода в свет замечательной работы товарища Сталина «Коротко о партийных разногласиях». Эта работа была написана товарищем Сталиным в период нарастания мощной волны революционного движения в России, в период, когда вопрос о руководстве социал-демократии этим движением стоял особенно остро.

В 1905 году, в связи с начавшейся в России революцией, перед социал-демократией стала задача выработать единую и продуманную марксистскую тактику. Но, из-за оппортунизма и раскольнических действий меньшевиков, партия оказалась расколотой на две фракции. Меньшевики, сблизившиеся после II с'езда РСДРП с «экономистами» и занявшие их место в партии, держали курс на свертывание революции. Их оппортунистическая тактика в революции являлась отрыжкой экономизма, поэтому перед большевиками стала задача защиты не только тактических, но и идеологических основ нашей партии. Верной опорой Ленина в этой борьбе был товарищ Сталин.

Товарищ Сталин, руководивший Кавказским союзным комитетом РСДРП, настойчиво и упорно проводит директивы Ленина, является главой всей идейно-политической борьбы кавказских большевиков с меньшевиками, эсерами, националистами, анархистами в годы первой русской революции.

В своей замечательной работе «Коротко о партийных разногласиях», как и в других произведениях того периода, товарищ Сталин вскрыл оппортунизм русских и закавказских меньшевиков, идейную фальшь антибольшевистских течений и фракций и выступил с решительной защитой идеологических основ большевистской партии.

Работа «Коротко о партийных разногласиях» непосредственно примыкает к историческому произведению В. И. Ленина «Что делать?» и твердо отстаивает и развивает ленинские идеи. Она отличается необычайной теоретической глубиной и непримиримостью к оппортунизму.

◇

К 45-летию работы И. В. Сталина «Коротко о партийных разногласиях»

◇

В этой работе товарищ Сталин разрабатывает вопросы о путях выработки социалистической теории, о средствах и способах внесения теории социализма в стихийное движение пролетариата, о соотношении стихийности и сознательности в рабочем движении.

Развивая идеи Ленина, товарищ Сталин подвергает уничтожающей критике оппортунистическую теорию стихийности и обосновывает великое значение социалистического сознания для рабочего движения, значение революционной теории и революционной партии для борьбы рабочего класса.

Борьба рабочих с капиталистами, рабочее движение возникли, когда научного социализма еще не было. Рабочие устраивают стачки, митинги и демонстрации, толкуют о политической и экономической борьбе. «Но это еще не означает, — указывает товарищ Сталин, — что рабочие имеют социал-демократическое сознание, это еще не означает, что целью их движения является сокрушение капиталистического строя, ...что они считают завоевание своего политического господства (диктатуры пролетариата) необходимым орудием для победы социализма...».

Товарищ Сталин раз'ясняет указание Ленина, что социалистическое сознание — научный социализм возник на основе науки, что социалистическое сознание в рабочее движение «могло быть привнесено только извне». В своем гениальном труде «Что делать?» В. И. Ленин писал: «История всех стран свидетельствует, что исключительно своими собственными силами рабочий класс в состоянии выработать лишь сознание тред-юнионистское, т. е. убеждение в необходимости об'единяться в союзы, вести борьбу с хозяевами, добиваться от правительства издания тех или иных необходимых для рабочих законов и т. п. Учение же социализма выросло из тех философских, исторических, экономических теорий, которые разрабатывались образованными представителями имущих классов, интеллигенцией».

Социалистическое сознание вырабатывается представителями науки, т. е. интеллигентами, которые имеют в условиях капитализма время и возможность стать во главе науки. Научный социализм — идеология пролетариата — создан Марксом и Энгельсом, представителями интеллигенции, так как они обладали научными знаниями.

Теория научного социализма вырабатывается для рабочего класса, но усваивает ее в первую очередь марксистская партия, которая и является носительницей социалистического сознания. Социал-демократия состоит не только из интеллигентов, но и из рабочих, социал-демократов. Она обязана внедрять социалистическое сознание в рабочее движение, быть всегда во главе движения, а не плестись в хвосте.

Товарищ Сталин отмечает, что для рабочих не безразлично, вступят ли они в «обетованную землю» в ближайшее время или через длинный промежуток времени, легким или трудным путем. Обязанность социал-демократии, пролетарской партии — соединить рабочее движение с социализмом и таким образом придать борьбе пролетариата социал-демократический характер.

Товарищ Сталин в работе «Коротко о партийных разногласиях» вслед за Лениным разоблачает предательство экономистов, превозносивших стихийное рабочее движение, утверждавших, что задача социал-демократии — пассивно следовать за стихийным рабочим движением. Он заявляет, что преклонение перед стихийностью рабочего движения и умаление роли социалистического сознания приводят к усилению влияния буржуазной идеологии на рабочих.

Товарищ Сталин чрезвычайно глубоко раскрывает опасность, какой подвергается рабочий класс, не руководимый пролетарской, марксистской партией.

Рабочий класс, хотя сам не в состоянии выработать теорию научного социализма, стихийно влечется к социализму. Но в эпоху капитализма существуют две идеологии: буржуазная и социалистическая, причем буржуазная идеология гораздо старше, более распространена и глубже укоренилась в жизни, чем социалистическая идеология. С буржуазным влиянием рабочий класс встречается повсюду, в то время как социалистическая идеология только пробивает свою дорогу. Вот почему буржуазная идеология (тред-юнионистское сознание) гораздо легче распространяется и охватывает шире стихийное рабочее движение — движение без социализма.

Стихийное рабочее движение тем легче подпадает под влияние буржуазной идеологии, что буржуазные идеологи по-своему подделываются под социалистов и стремятся подчинить рабочий класс буржуазной идеологии.

Товарищ Сталин указывает, что социал-демократия обязана бороться с проникновением буржуазной идеологии в рабочий класс и способствовать влечению его к социализму.

Разоблачая меньшевистскую теорию преклонения перед стихийностью рабочего движения, товарищ Сталин в то же время предупреждает против одностороннего преувеличения роли идей, против забвения роли рабочего движения.

Товарищ Сталин раз'ясняет, что социализм без рабочего движения, на какой бы научной почве он ни возник, останется всего пустой фразой, потеряет всякое практическое значение и превратится в утопизм. Но отсюда не следует делать того вывода, что стихийное движение — все, а социализм — ничто. Так рассуждали экономисты и меньшевики, эти горе-марксисты, как называл их товарищ Сталин. Он указывает, что социализм следует соединить с рабочим движением и тем самым превратить его в острейшее оружие. Соединение социализма с рабочим движением происходит в лице марксистской партии, партии пролетариата.

В работе «Коротко о партийных разногласиях» товарищ Сталин глубоко и разносторонне аргументирует положение о соотношении рабочего движения и социалистического сознания.

Социализм только тогда превратится в величайшую революционную и преобразующую силу, когда он соединится с рабочим движением.

«Что такое научный социализм **без рабочего движения?** — Компас, который, будучи оставлен без применения, может лишь заржаветь, и тогда пришлось бы его выбросить за борт.

Что такое рабочее движение **без социализма?** — Корабль без компаса, который и так пристанет к другому берегу, но, будь у него компас, он достиг бы берега гораздо скорее и встретил бы меньше опасностей.

Соедините то и другое вместе, и вы получите прекрасный корабль, который прямо понесется к другому берегу и невредимым достигнет пристани.

Соедините рабочее движение с социализмом, и вы получите социал-демократическое движение, которое прямым путем устремится к «обетованной земле».

Вся история борьбы рабочего класса в России является блестящим подтверждением этого важнейшего теоретического вывода товарища Сталина.

Товарищ Сталин в своей работе «Коротко о партийных разногласиях» глубоко и научно раскрывает источники происхождения общественных идей, теорий, политических взглядов и ярко показывает их роль в истории общества, в борьбе классов. Товарищ Сталин показывает, что общественные идеи и теории бывают разные — передовые и отсталые, революционные и реакционные. Революционные идеи и теории облегчают и ускоряют продвижение человечества по пути прогресса и науки, по пути революционного преобразования. Реакционные идеи и теории тормозят развитие общества. Самой передовой теорией, доказывает товарищ Сталин, является марксистско-ленинская теория.

Товарищ Сталин обосновал организующую и преобразующую роль революционной теории для рабочего класса, разоблачил и подверг сокрушительной критике оппортунистическую теорию стихийности. Вместе с тем товарищ Сталин указал, в чем состоит назначение российской социал-демократии: «Наша обязанность, обязанность социал-демократии, — совлечь стихийное движение рабочих с тред-юнионистского пути и поставить его на путь социал-демократический. Наша обязанность — внести в это движение социалистическое сознание и об'единить передовые силы рабочего класса в одну централизованную партию. Наша задача — итти всегда во главе движения и неутомимо бороться со всеми — будь то враг или «друг», — кто будет мешать осуществлению этих задач».

Большевистская партия выполнила историческую задачу, поставленную перед ней Лениным и Сталиным. Вооруженная самой передовой теорией Маркса — Энгельса — Ленина—Сталина, большевистская партия возглавила рабочий класс царской России и привела его к освобождению от капиталистического рабства, к завоеванию государственной власти в стране, к всемирно-историческим победам в деле построения социализма.

***

Произведение товарища Сталина «Коротко о партийных разногласиях» сыграло огромную роль в выработке идеологических основ большевистской партии. Оно имеет огромное значение и в настоящее время. Жизненность ленинско-сталинского учения о великой роли социалистического сознания и передовых идей, особенно ярко проявляется сейчас, когда советский народ строит коммунистическое общество.

С каждым днем растет и увеличивает свои силы социалистический лагерь мира. Он одерживает исторические победы над лагерем капиталистическим.

Большевистская партия ныне является авангардом международного пролетарского движения.

С каждым днем под знамена социализма становятся все новые и новые отряды рабочего класса и трудящихся всех стран. Человечество неудержимо идет вперед, к коммунизму.

Советские люди черпают из гениального произведения товарища Сталина новые силы и знания для своей борьбы за дело коммунизма.

А. ОВЧАРОВА,
О. СПИРИДОНОВА.

Пассажирские суда идут без расписания

На Севере уж так повелось: уделяя основное внимание грузоперевозкам, руководители пароходства часто забывают о нуждах пассажиров. Долго налаживалось регулярное сообщение между Котласом и Архангельском, между Котласом и Сыктывкаром. Несмотря на то, что навигация в этом году на Севере началась на 10 дней раньше обычного, пассажирское сообщение фактически стало осуществляться лишь во второй декаде мая.

И сейчас еще нельзя сказать, что пассажирское движение хорошо организовано. В первой декаде мая из Архангельска четыре дня не было отправления на Котлас. Столько же дней не выходили пароходы из Котласа вниз по Северной Двине. С перебоями действует линия Котлас — Сыктывкар.

Нерегулярность рейсов — это еще не все. Пароходы не выдерживают расписаний. Стало правилом уходить из Котласа с большим опозданием. Так, пароход «Пушкин» вышел из порта на 5 часов позже. Пароход «Гоголь» отправился вместо 23 часов в 8 часов следующего дня. Кроме того, эти суда потеряли много времени на промежуточных пристанях.

В пароходстве об'ясняют создавшееся положение тем, что пассажирский флот укомплектован плохо, неудачно подобраны матросы.

Управление пароходства не позаботилось о том, чтобы на пристанях было достаточное количество грузчиков для обработки грузов большой скорости. В Котласе, на городском участке — хорошая механизация. Чтобы обработать пассажирское судно, при максимальном использовании механизации и правильной расстановке людей, надо не более 6—8 часов. Но с начала этой навигации на этом участке не могут организовать работу грузчиков.

В Березнике, по сведениям отдела портов и пристаней пароходства, должна быть бригада грузчиков из восьми человек. Фактически здесь... один грузчик. Вот почему пароходы «Пушкин» и «Гоголь» вместо двух с половиной часов по расписанию простаивали здесь по восемь и более часов.

Много времени теряют суда на подходы и отходы от берега. Дело в том, что на пристанях Абрамково, Сефтра, Конецгорье, Орлецы и других нет ни дебаркадеров, ни стоечных барж. Это вызывает неудобство не только для судовладельцев, но и для пассажиров. В ненастную погоду пассажиры ждут пароход под открытым небом. А поскольку расписание не соблюдается, то пассажиры не знают, когда придет пароход, можно ли уйти в укрытое место.

Пароходство имело все возможности обеспечить основные пристани дебаркадерами, но работники движения проявили к нуждам пассажиров безразличие. Вот характерный пример. Начальник Котласского диспетчерского участка тов. Большаков сообщает, что на Вычегде на пристанях Харитоново, Литвиново нет дебаркадеров. А в то же время пять дебаркадеров находятся рядом с Котласом, в судоремонтных мастерских Тулубьево. Никто не позаботился о том, чтобы эти дебаркадеры с первых же дней навигации прошли докование и были отправлены на места.

Еще меньше обращают внимания на местные пассажирские линии. До последних дней не было сообщения между Архангельском, Емецком и Молотовском. До сих пор не открыта линия Айкино — Сыктывкар.

Только что открылась навигация, а от пассажиров уже поступают серьезные жалобы на плохое обслуживание в пути, на неудовлетворительную работу ресторанов и буфетов. Вместо реальной помощи Главупрс министерства подошел к работе ресторанов формально, распорядившись перевести все рестораны на больших пароходах в первый разряд. Перевод в высший разряд к чему-то обязывает. Должны быть улучшены ассортимент продуктов, обслуживание. Меню надо сделать более разнообразным, вкусовые качества пищи должны повыситься. Но об этом не подумали. Из разряда в разряд перевели, цены стали выше, а качество блюд в ресторане и обслуживание остались скверными.

Такое отношение к пассажирам вызывает справедливые нарекания.

Р. РОМАНОВ.

* * *

Плохо организованы пассажирские перевозки на пристанях Нижней Камы. В городе Елабуга вместо дебаркадера стоит баржа. То же самое и на пристани Мурзиха. На пристани Смыловка не только отсутствует дебаркадер, но даже нет баржи. Не оборудовано здесь и укрытие для пассажиров. В ненастную погоду они вынуждены мокнуть под дождем.

Для регулярного сообщения руководство Камского пароходства организовало местную пассажирскую линию Казань—Тихие Горы. Отправление пароходов на этой линии намечалось три раза в четыре дня. Фактически суда уходят через день. Вместо выделенных трех пароходов: «Вера Засулич», «Ленинград» и «Волгарь», работают только два первых. Пароход «Волгарь» на этой линии сделал только один рейс и его направили в Молотов.

Между тем на пристанях скапливается много пассажиров, так как пароходы горьковской и московской линий из-за перегруженности не всегда забирают их. 14 мая, в 3 часа утра, рейсом из Молотова в Чистополе пристал пароход московской линии «800 лет Москвы». Свободных мест в III и IV классах на нем не оказалось. Он посадил только 12 пассажиров с билетами I и II классов. На пристани находилось 75 пассажиров, ехавших в Казань и Горький. Эти пассажиры были отправлены только на другой день в 9 часов утра, так как в этот день вниз по Каме не было ни одного парохода.

Срывы расписаний движения пассажирских судов вошли на Каме в систему. 10 мая, например, из Чистополя не было отправления парохода на Горький, а 14 мая — на Молотов парохода горьковской линии.

К. МАДАНОВ,
дежурный речного вокзала пристани Чистополь.

Когда же достроят вокзал в Дудинке?

Пристань Дудинка является конечным пунктом скорой пассажирской линии, начинающейся в Красноярске. С этой пристани в навигацию прошлого года было отправлено свыше 10 тысяч человек. Немало пассажиров прибыло на пристань. В этом году поток пассажиров должен увеличиться, однако пристань не имеет ни дебаркадера, ни других помещений для обслуживания пассажиров.

Три года назад министерством были отпущены средства на постройку в Дудинке речного вокзала. В 1948 году было закончено сооружение первой очереди — корпуса вокзала, который сдан в эксплоатацию. К открытию прошлогодней навигации должны были сдать и вторую очередь вокзала, но по неизвестной нам причине денег на его достройку не оказалось. На неоднократные наши запросы, когда и кто будет достраивать вокзал, мы получаем один и тот же ответ, что денег на достройку нет.

Недостроенное здание вокзала по разрешению пароходства пристань вынуждена эксплоатировать без отопления и освещения. С наступлением холодов и темноты здание вокзала служит для пассажиров лишь простым укрытием от ветра, дождя и снега.

Когда же, наконец, будет достроен вокзал, столь необходимый для культурного обслуживания пассажиров?

П. ТЕТЕРИН,
ст. диспетчер пристани Дудинка.

Забота о пассажирах

Коллектив пристани Азов активно участвует в соревновании портовиков. В апреле пристань обслужила свыше 30 тыс. пассажиров, план по отправлению грузов большой скорости выполнила на 200 проц.

Помещение речного вокзала пристани хорошо содержится. Для детей оборудована комната матери и ребенка. Это — чистое, солнечное помещение, в котором всегда дежурит медицинская сестра. Малыши отдыхают здесь в белоснежных постельках, развлекаются игрушками.

Приемосдатчик тов. Пономарев и таксировщик тов. Соболева прекрасно ведут свою работу. С начала навигации пристань не получила ни одной жалобы на засылку груза, неправильное оформление документов. Срочный груз тов. Пономарев, не считаясь со временем, принимает круглые сутки.

Активно соревнуются и команды местных катеров, приписанных к пристани. Они также выполняют план и заботливо обслуживают пассажиров.

Е. ПЕТРОВА,
сотрудник газеты «Речник Дона».

23 МАЯ — Дневник навигации

Министерство к 22 мая отстало от апреле-майского графика по перевозке грузов в тоннах на 1,3 проц. и в тонно-километрах — на 4,3.

Главсеверофлот и Главюгофлот работают с превышением графика по обоим показателям. Все южные пароходства, за исключением Донского, перевыполняют график отправления грузов в тоннах. Хотя Донское пароходство опережает план по перевозкам основных грузов — хлеба и угля, однако идет ниже графика по перевозкам строительных материалов. Причина в том, что клиентура слабо пред'являет эти грузы. В числе нерадивой клиентуры — Доно-Кубанское бассейновое управление ГВРУ (начальник тов. Масленников), имеющее свои карьеры.

Задания по тонно-километрам не выполняют Среднеазиатское и Иссык-Кульское пароходства. Неманское пароходство с 22 мая начало работать в счет перевыполнения апреле-майского графика.

Главцентрофлот отстал от графика по перевозкам грузов в тоннах на 2,6 проц., а в тонно-километрах — на 5. Самое сильное отставание — в пароходствах Главвостока. Ни один бассейн этого главка не справляется с заданием. Хуже других справляется с перевозками Западносибирское пароходство, где с первых дней навигации начались простои флота, особенно в Новосибирске.

С опережением графика по обоим показателям работают Волготанкер и его эксплоатационные участки — Куйбышевский и Уфимский. Много неорганизованности отмечается на Горьковском и Камустинском участках. Их начальники тт. Марков и Портнов допускают большие простои тоннажа и тяги. В районах Средней Волги простаивает много груженых барж в ожидании выкачки, так как клиентура своевременно не обеспечивает освобождения емкостей.

Как перевозятся важнейшие грузы по министерству в целом? Нефть — с опережением графика на сутки, соль — на двое суток, уголь — на трое суток. Хлеб, сухогрузы, плоты и лес в судах перевозятся с отставанием на сутки.

Главцентрофлот не справляется с регулярной отгрузкой муки через Саратовскую и Куйбышевскую пристани, где отмечаются большие простои флота из-за неумелой организации работ начальниками этих пристаней тт. Горбачевым и Фроловым. На Каме перевозки хлеба попрежнему тормозятся плохой работой Молотовского порта (начальник тов. Жилин), который не справляется с выгрузкой хлебных барж.

На Вятке до последних дней с перевозками хлеба справлялись неплохо, однако за последние дни темпы снизились из-за отсутствия нарядов на погрузку. В связи с тем, что вода на Вятке падает, руководители пароходства обязаны договориться с клиентурой о быстрейшей отправке хлебных грузов.

Сильно отстают от графика перевозки хлеба в Нижнеиртышском, Западносибирском и Енисейском пароходствах и в особенности — в Верхнеиртышском. На Оби и Иртыше продолжительное время простаивают 45 барж общей грузоподъемностью 74 тысячи тонн из-за непред'явления груза трестами Министерства лесной и бумажной промышленности.

Из-за непред'явления плотов начались простои судов на Северной Двине. Медленно формирует транзитные плоты трест «Камлесосплав» на Новоильинском рейде. С начала навигации здесь подготовлено к сдаче лишь немногим более 20 проц. плотов, полагающихся по апреле-майскому плану. Слабо формируются плоты для транзита и в Волжском бассейне.

Плохо поступают с Волги на Ленинград хлеб и нефть. Причина — недоговоренность и несогласованность действий между Главцентрофлотом и Главсеверофлотом. По этой же причине срываются контейнерные перевозки между Москвой и Ленинградом. Дело в том, что начальник Северо-Западного пароходства тов. Малов не возражает принимать из Москвы груз в контейнерах, но он не согласен отправлять груз в контейнерах на Москву, считая такие перевозки для своего пароходства невыгодными даже в том случае, когда в Москву теплоходы этого пароходства идут порожнем. Неужели тов. Малову не ясно, что загрузка флота в оба направления, да еще в контейнерах — это наиболее целесообразный вид перевозок.

К чему приводит беспечность

Итоги первых дней навигации показали, что большинство судовых коллективов Амура успешно выполняет свои обязательства, которые они взяли на 1950 год.

Команда парохода «Орджоникидзе» уже сделала несколько рейсов, доставив в отдаленные районы края пассажиров и груз. Только за четыре рейса она сэкономила 6 тонн топлива. Безостановочный рейс совершил руслановский пароход «Фурманов», команда которого активно включилась в соревнование за работу на повышенных скоростях, за доставку грузов без коммерческих актов. По-стахановски трудятся коллективы парохода «Сормово» и баржи «Узбекистан».

И все же положение на Амуре нельзя считать нормальным: работники Хабаровского порта и пристаней не сумели еще добиться слаженности в обслуживании флота, имеются факты аварий, простоев судов и механизмов.

Хабаровский порт сорвал выполнение декадного плана переработки грузов. Только на участке Вятка простой вагонов и судов под обработкой составил за десять дней пять тысяч часов. Начальник этого участка тов. Шерстобоев не проявляет инициативы для ликвидации простоев. Из-за отсутствия согласованности в работе речников и железнодорожников вагоны часто подаются не на тот путь, на который требуется, а к неподготовленным эстакадам. Все это создает трудности в использовании механизмов и грузчиков. Начальник механизации тов. Лебедев фиксирует недостатки, но ничего не делает, чтобы их устранить. По его вине до сих пор штивка угля в баржах производится вручную.

Основным тормозом в выполнении судовых стахановских планов является плохой ремонт несамоходного флота, произведенный плавучей мастерской, где начальником тов. Стельмаченко. Так, на барже «Оха», на которой установлен кран «Победа», не работают шпили, она водотечна. На плавкране «Марион» не оборудованы жилые помещения, не приведено в порядок крановое крепление. На этих кранах нет якорей и спасательных средств. Больше того — они не сданы в эксплоатацию. И все же эти краны работают, что является грубым нарушением правил.

Коллектив крана «Победа» дал слово в этом году завершить два навигационных задания, но ему не создают условий для реализации обязательства такие руководители, как начальник механизации тов. Лебедев.

Неблагополучно и на городском участке Хабаровского порта, который с первых дней навигации не выполняет суточных норм.

Среди судоводителей наблюдаются случаи нарушений Устава о дисциплине, Правил плавания и технической эксплоатации флота. Капитан парохода «Ворошилов» тов. Шишкин в первый же рейс посадил судно на мель. Но это не послужило ему уроком, и он в тот же день допустил вторую аварию: при подходе к барже «Чукотка» форштевнем парохода был сломан румпель руля, баржа выведена из строя.

На баржу «Ойротия» дали якори, не соответствующие размерам судна. Поднявшийся шторм сорвал «Ойротию» с якоря, в результате были разбиты оба руля.

Перед открытием навигации коммерческие работники Хабаровского порта обратились с призывом ко всем речникам бассейна работать без коммерческих актов, не допускать аварий. Этот призыв резко расходится с практическими делами коммерческих работников. Так, например, баржу «Кобчик» с ценным оборудованием они отправили в рейс без шкипера и проводников, с неоформленными документами. Кстати, начальник грузового отдела Хабаровского порта тов. Коростылев считает это нормальным.

Пассажирский пароход «Коминтерн», следуя из Хабаровска в Киселево, на пристани Комсомольск не был встречен работниками вокзала. Высадка пассажиров производилась самотеком. Несмотря на наличие свободных мест, касса не работала — не явился кассир.

Безобразно происходила и бункеровка этого судна. Команда ночью собирала тачки на берегу, потом везла их на плицке к месту бункеровки и производила погрузку угля своими силами. Из-за развала трудовой дисциплины на пристани пароход «Коминтерн» простоял излишнее время. Но это нисколько не беспокоит начальника пристани Комсомольск тов. Жданова, который примирился с подобной расхлябанностью.

Не на высоте положения и путейцы. Их обязанность — дать флоту удобный и безопасный путь. Но такого пути они не дают. Сула, проходящие в районе деревни Славянка, не могут ориентироваться в ночное время по створам — огней на них нет. Там, где произошли изменения условий плавания, например, в протоке Калистратовка и других, поставлены временные створы. Они очень низки, и вместо щитов здесь привязаны пучки сена. Их даже днем не видно.

В. ГАВРИЛЮК,
редакция газеты «Речник Амура».

Неотложные задачи путейцев Севера

В связи с увеличением перевозок леса требования к путейцам северных рек из года в год повышаются. Между тем в прошлом году на Большой Северной Двине гарантированные габариты пути не были выдержаны в течение 48 дней, на Малой Северной Двине — в течение 50 дней. Основной причиной срыва глубин в 1949 году была недостаточная подготовка многих перекатов к межени.

Успешность проведения путевых работ в 1950 году будет всецело зависеть от увязки их с гидрологическими особенностями отдельных участков рек.

Взять, к примеру, реку Вычегду. По сравнению с Большой Северной Двиной эта река имеет более устойчивое русло, ледоход на ней проходит более спокойно и в редких случаях сопровождается заторами. У этой реки менее разветвленное русло, меньше участков с выходами каменистых грунтов, что облегчает проектирование и проведение землечерпательных работ. Отсюда мы делаем вывод: чтобы на Вычегде обеспечить лучшие судоходные условия, надо возводить больше сооружений из рефулированного грунта в виде дамб, закрепляя их плетнями и рассадниками ивняка, закладывая в их тела ветвистые звенья, как это делают ряд лет по инициативе начальников плесов тт. Бахтина и Коржавина.

В противоположность Вычегде русло Большой Северной Двины состоит из подвижных грунтов и очень разветвленное, оно имеет много рукавов и большое количество островов. Ледоход на Северной Двине сопровождается частыми заторами: на перекатах происходят резкие переформирования, в особенности весной при заторах льда; берега интенсивно размываются. Судовые хода здесь легко переходят из одного рукава в другой; в русле много участков с выходом каменистых грунтов, что создает серьезные затруднения для судоходства и сильно осложняет путевые работы.

Для Большой Северной Двины основным способом улучшения судоходных условий является землечерпание, в отдельных случаях — в комплексе с выправительными сооружениями из рефулированного грунта и ветвистых заграждений. Здесь надо тщательно изучать режим реки, чтобы знать о предстоящем переформировании русла, вести серьезные исследования. Но регулярных русловых исследований пока проводится еще мало.

Для выполнения капитальных работ технический флот Северного бассейна необходимо пополнить мощными землесосами, производительностью каждый не менее 500 кубометров в час. Отсутствие специального камнечерпательного земснаряда приводят к тому, что в ряде случаев разработка капитальных прорезей в тяжелых грунтах производится в течение нескольких лет посредством водолазных кранов. Нередко поэтому при проектировании прорезей учитываются не выгоды судоходства, а желание избежать разработки тяжелых каменистых грунтов. Для того, чтобы Северное бассейновое управление пути имело возможность провести капитальное улучшение таких каменистых перекатов Большой Северной Двины, как Казак-Порог, Вождоромка, Шенька, Шоромский, Ракульский и другие, ему необходимо обзавестись специальным камнечерпательным снарядом.

В содержании судоходной обстановки за последние годы произошли заметные сдвиги к лучшему. В 1949 году на реках Севера было установлено 149 пар усовершенствованных створов, 53 свальных бакена, свыше 500 фонарей с линзами Френеля и т. д. Учитывая требования руслановцев флота, прошлой весной были обставлены вторые хода общим протяжением в 190 км. Работники обстановки помогали капитанам, информируя их об особенностях отдельных перекатов и порядке их прохождения.

Сегодня увеличение количества свальных бакенов еще может рассматриваться как полезная мера для улучшения условий судовождения. Но эта мера — временная. Проведение землечерпательных и выправительных работ, направленных к устранению свальных течений освободит путейцев от необходимости ставить свальные бакены. Эту задачу они должны решать с особой настойчивостью, ибо с ней связано дальнейшее развитие руслановского движения.

Работники обстановки обязаны обеспечить исправное содержание береговых и плавучих знаков, увеличить их число, особенно плавучих, а также завершить в 1950 году переход на новый стандарт обстановки.

В 1935 году на Большой Северной Двине впервые начали проводить взрывные работы для углубления перекатов, получившие в настоящее время распространение на всех реках Союза. До войны взрывные работы на реках Севера по об'ему занимали одно из первых мест. Но в последние годы эффективность от этого вида дноуглубления заметно снизилась. Об'ясняется это тем, что в технике производства этих работ у северян не произошло существенных изменений и усовершенствований. Путейцы Днепра, Дона и других бассейнов давно их обогнали.

Чтобы взрывные работы развивались быстрее, северянам необходимо прежде всего обеспечить взрывные партии и отряды специально приспособленным несамоходным флотом и моторными катерами. Попутно следует организовать проведение опытов, чтобы найти наиболее совершенные методы взрывного дноуглубления.

В последние годы габариты пути на северных реках увеличились, но произошло это без достаточной связи с ростом перевозок. Казалось бы, что с ростом грузооборота должны увеличиваться не только габариты пути, но совершенствоваться и техника сплава, повышаться культура работы самого флота, организуемой по графику. Увеличение габаритов пути должно сопровождаться технико-экономическими подсчетами.

Между тем, вот этого-то технико-экономического обоснования и нет. На Волге ширина судового хода обычно больше глубины раз в 30, а на Большой Северной Двине она больше в 60 раз. На Вычегде при меньшей глубине ширина разрабатываемых прорезей больше, чем на Оке и Каме. Это является следствием приспособления судового хода к буксировке на реках Севера неуправляемых плотов. Известно, что большие ширины судового хода требуют резкого увеличения об'ема землечерпания, поэтому, по нашему мнению, уместно ставить вопрос о целесообразности перехода и в Северном бассейне на сплав управляемых плотов, для которых требуется меньшая ширина судового хода. Уменьшение заданных ширин позволит путейцам повысить глубины, а пароходству увеличить осадку не только плотов, но и сухогрузного флота и, главное, снизить аварийность.

В нынешнем году в Северном бассейне ожидается раннее наступление межени, между тем на этот период падают напряженные перевозки. Это требует от путейцев особо тщательной и своевременной подготовки плесов. А сделать это возможно только при условии, если весь имеющийся землечерпательный флот будет использован эффективно, если будет увеличен об'ем взрывных работ, если безотказно будет работать путевая обстановка.

Учитывая требования пароходства, бассейновое управление пути приняло на себя дополнительные обязательства. Об'ем землечерпательных работ решено увеличить против прошлого года почти на треть, а на Большой Северной Двине даже на 58 проц. На особо сложных перекатах со свальным течением прорези должны разрабатываться на 10 метров шире установленных. Выправительные работы увеличиваются в целом по бассейну в сравнении с прошлым годом в полтора раза, а на Большой Северной Двине — в 2,5 раза.

Только своевременное выполнение этих работ обеспечит руслановцам гарантированные глубины и безаварийный путь.

Инж. Н. ДОМАНЕВСКИЙ,
инж. В. СКОРОЩИНСКИЙ.

Высокая выработка комсомольца Волчкова

В токарном цехе астраханского завода имени Ленина работает фрезеровщиком комсомолец Владимир Волчков. Он пришел на завод из рядов Советской Армии, не имея заводской специальности. Однако Волчков настойчиво овладевал избранной профессией, перенимал передовой опыт у своих более квалифицированных товарищей, учился образцово ухаживать за доверенным ему станком. И сейчас Владимир Волчков пользуется в коллективе большим уважением, как один из лучших производственников. В прошлом году ЦК ВЛКСМ наградил его почетной грамотой за достигнутые им трудовые успехи. Наградил Волчкова почетной грамотой и Астраханский обком ВЛКСМ.

Закрепляя успехи предмайского соревнования (тогда молодой фрезеровщик дал в среднем свыше двух норм), тов. Волчков систематически повышает выработку.

Недавно товарищи оказали Владимиру Волчкову большое доверие, избрав его комсоргом токарного цеха.

Н. ШЕИН.

АСТРАХАНЬ.

Методы Бурлакова в порту

Творческая инициатива лауреата Сталинской премии Бориса Бурлакова, его новые методы технической эксплоатации судовых механизмов нашли горячих последователей в речных портах.

Механизаторы московского Южного порта решили перенести опыт Бурлакова на эксплоатацию перегрузочных машин. Инициатором выступил механик плавучего крана № 4 Федор Тимофеевич Шилкин.

Тов. Шилкин работает на речном транспорте 24 года. Он прошел большую практическую школу: был кочегаром и масленщиком, плавал на пароходе помощником механика. Механиком плавкрана он работает недавно, тем не менее успел зарекомендовать себя опытным и культурным механизатором. Тов. Шилкин содержит кран № 4 в образцовом порядке, поэтому об'ем ремонта на нем, начиная с 1947 г., был ниже, чем на других кранах, отработавших такое же время.

В 1948 году механик Шилкин вместе со своим коллективом решил в летнее время провести на кране максимальный профилактический ремонт с тем, чтобы избежать ремонта зимой. Но этой цели механику достичь не удалось. Причину неудачи ему помогло об'яснить бурлаковское движение, в основе которого лежит определенная система наблюдения за особо изнашивающимися деталями, анализ работы этих деталей, выработка режима ухода за ними и смазки.

Механик обратился за помощью к инженерам порта. Они охотно пошли ему навстречу; присоединились и работники Московского отделения научного инженерно-технического общества (инж. Волькенсон). Опираясь на это содружество, тов. Шилкин взял обязательство довести эксплоатацию своего крана без зимнего ремонта до двух навигаций, в частности поставить кран в зиму 1949—1950 гг. без ремонта в отличном техническом состоянии.

У механика Шилкина нашлось в порту много последователей, также решивших повысить качество технической эксплоатации перегрузочных машин с тем, чтобы обойтись без зимнего их ремонта. Среди этих последователей были механик плавкрана № 9 тов. Баринов, механики электрических портальных кранов тт. Михеев и Челышев, механик дизельного портального крана тов. Лоскутов, механик пневматического зерноперегружателя тов. Кугушев, механик плавперегружателя № 2 тов. Рындин и другие механизаторы.

Для осуществления принятых механизаторами обязательств была проделана большая подготовительная работа. С 3 июня 1949 г. началась кропотливая работа в отделе механизации порта, на участках, на кранах, на перегружателях.

Прежде всего произвели опись сменно-запасных деталей, на которые затем составили эскизы и чертежи. По чертежам заказали комплекты сменно-запасных деталей. Впервые за все время существования Мосречпорта в нем организовали специальный склад сменно-запасных деталей, где каждый механизатор, работающий по методу тов. Шилкина, мог получить полный комплект нужных ему деталей.

Много труда положили портовики на выявление деталей с тяжелым режимом работы. Для этого была создана специальная классификация таких деталей. Дело в том, что ряд крановых деталей находится в узлах со сравнительно небольшими скоростями движения. Но так как эти детали имеют большие нагрузки, то износ их весьма велик. Они требуют поэтому пристального наблюдения и ухода. Такие детали были взяты на особый учет.

Все детали кранов с тяжелым режимом работы были разбиты на 12 групп. Сюда вошли валы и оси, пальцы, втулки и вкладыши, поршни, поршневые кольца, цилиндры, шатуны и штоки, клапаны всех видов, шестерни, параллели, крюки и прокладки. Каждой группе деталей присвоен определенный номер, под которым они значатся во всех технических документах и в кладовой, что значительно облегчает заказ на их изготовление.

Затем составили карты технической эксплоатации деталей с тяжелым режимом работы. Это был основной документ, с помощью которого велись наблюдения за износом каждой такой детали. В карту записывались номер детали и ее наименование, материал, из которого она сделана, дата установки и монтажный вазор (нормативный и фактический). Необходимо заметить, что Южный порт располагает многими типами кранов и перегружателей, поэтому было составлено свыше 300 карт.

За износом деталей следили с помощью специальных замеров величины зазоров, которые заносили в вышеназванную карту. В среднем делалось по 2 замера в месяц, 12 замеров за навигацию. При каждом замере записывались дата, степень износа детали и количество часов, отработанных ею. В результате замеров давалось техническое заключение о необходимости ремонта или возможности дальнейшей эксплоатации детали. Кроме того, составлялись графические номограммы, которые давали полную характеристику состояния и поведения детали во время работы.

Наблюдения за износом деталей с тяжелым режимом вели инженеры, техники порта и сами механики. Как вел наблюдения тов. Шилкин?

Он распределил основные узлы крана между членами своей команды, установил своеобразное шефство над такими узлами. Крановщик тов. Шевердин следил у него за втулками золотникового привода главной машины, кочегар тов. Сазыкин — за грузовыми блоками стрелы и т. д. Систематическое наблюдение позволяло своевременно обнаруживать неполадки и, главное, предупреждать выход из строя той или иной детали.

В процессе эксплоатации тов. Шилкин установил, например, что втулки золотникового привода вследствие большого трения изнашиваются особенно быстро. Раньше эти втулки меняли только зимой, тов. Шилкин сменил их летом. Это помогло сохранить нормальные условия работы паровой машины и не потребовало смены втулок зимой.

Наблюдая за работой вала поворота крана, тов. Шилкин заметил, что у этой детали рабочий режим наиболее напряженный, что здесь решающее значение имеет не только качество смазочного материала, но и периодичность смазки. Установив взаимосвязь ряда деталей с этим валом, механик разработал для своей команды порядок и время смазки вала и сопряженных с ним деталей.

Все же приходится признать, что такого последовательного и систематического наблюдения, какое вел на своем кране тов. Шилкин, осуществить на всех кранах в прошлую навигацию нам не удалось. Наша задача — этот опыт сделать достоянием всех крановщиков и механиков порта в нынешнюю навигацию.

Огромное значение в повышении культуры технической эксплоатации машин имеет своевременный профилактический ремонт. Инженерно-технические работники совместно с механиками разработали уплотненный график такого ремонта по каждой перегрузочной машине. Таких графиков в Южном порту велось два. Один охватывал в основном береговые краны, другой — плавкраны и перегружатели. Последним графиком контролировалась, кроме того, котлочистка на плавкранах.

Графики составлялись на весь навигационный период с таким расчетом, чтобы каждый кран проходил профилактический ремонт не чаще раза в месяц. Длительность ремонта колебалась от 12 до 20 часов. За выполнением сроков профилактики вели строгое наблюдение. В графиках записывалось название механизмов, дата ремонта, его исполнители. Стремление точнее определить стоимость профилактического ремонта заставило подумать о типовых ремонтных ведомостях на береговые и плавучие краны и на их электрическую часть. Впервые на речном транспорте такие ведомости были составлены в Мосречпорте. Благодаря им удалось в профилактический ремонт ввести сдельную оплату, а это в два-три раза ускорило его проведение.

Роль инженерно-технических работников в перенесении опыта Бурлакова не ограничивалась технической стороной дела. Инженеры инструктировали механизаторов, знакомили их с режимом быстро изнашивающихся деталей и мерами по устранению дефектов в их работе, учили, как вести наблюдения. Специально подбирались дефектные детали, которые выходили из строя вследствие неправильного ухода за ними, неправильной установки или сборки. На примере таких деталей, собранных в витрины, инженеры и техники показывали механикам и крановщикам, как надо и как не надо собирать и устанавливать детали. Что же дало порту перенесение бурлаковского метода?

Плавкран № 4, где механиком тов. Шилкин, навигационный план выполнил на 145 проц. Он отработал за навигацию 2.780 машино-часов. Проверка крана перед постановкой на зиму показала, что его техническое состояние не требует межнавигационного ремонта. Это уже в первую навигацию дало 13.000 руб. чистой экономии. Не потребовал ремонта и плавкран № 9 (механик тов. Баринов), выполнивший навигационное задание на 110 проц. и отработавший 3.000 машино-часов. Отказ от ремонта этого крана сэкономил порту 16.000 руб. Такие же результаты получили мы на электропортальных кранах № 2 (механик тов. Михеев), № 4 (механик тов. Сергеев), № 8 (механик тов. Челышев), на пневматическом зерноперегружателе (механик тов. Кугушев) и ряде других.

Всего московский Южный порт исключил из межнавигационного ремонта 1949 — 1950 годов 32 перегрузочных машины. Это дало 177.000 руб. чистой экономии, что равно 35 проц. всех ассигнований на ремонт механизации.

Так, благодаря тесному содружеству научных, инженерно-технических работников и лучших стахановцев-механизаторов в московском Южном порту возникло новое патриотическое движение за высококультурную эксплоатацию перегрузочных машин. Это движение нашло последователей в обоих пароходствах столицы: Московско-Окском и канала Москва — Волга.

В зиму 1950 — 1951 гг. механизаторы и инженерно-технические работники московского Южного порта обязались число механизмов, не требующих зимнего ремонта, довести до 50.

Е. АЙЗЕНВАРГ,
ст. инженер Московско-Окского пароходства.

З. МАРКОВ,
начальник механизации Мосречпорта.

Письма читателей

Когда же будет благоустроен стадион в Горьком?

Открытое письмо министру речного флота СССР тов. Шашкову

В Горьком речники имеют свой стадион «Волник». Этот стадион зимой заливается под каток. Здесь не раз устанавливались всесоюзные рекорды по конькам. За отличное, культурное обслуживание конькобежцев и замечательный лед в книге отзывов записаны слова благодарности трехкратной чемпионкой мира Марией Исаковой, мировыми рекордсменками Зоей Холшевниковой и Риммой Жуковой и другими заслуженными мастерами спорта и конькобежцами, которые ежегодно тренируются на нашем катке.

Другая картина здесь летом. До сих пор стадион не благоустроен. Вот уже более пяти лет на стадионе отсутствуют трибуны, старые деревянные давно сгнили, а новые никак не построят. Физкультурники и многочисленные зрители рассаживаются прямо на земляном откосе, и, несмотря на то, что за последние годы стадион стал значительно лучше, отсутствие трибун не позволяет ввести его в нормальную эксплоатацию.

В этом году ВЦСПС ассигновал на строительство трибун стадиона 630 тысяч рублей. Строительство должно было начаться ранней весной. Заместитель министра тов. Черевко обязал строить трибуны бассейновое управление ГВРУ, если... заказчик — Центральный совет общества «Водник» выделит ГВРУ фонды на материалы. Такое решение является простой отпиской, так как совершенно ясно, что общество «Водник» не может где-либо получить фонды на строительные материалы, кроме как в Министерстве речного флота, а министерство в строительных материалах отказывает.

Дело зашло в тупик.

Ясно, что без получения материалов деньги не будут использованы и стадион речников в Горьком опять останется недостроенным, без трибун.

Мы просим министра речного флота тов. Шашкова вмешаться в это дело, выделить необходимые фонды строительных материалов и обязать ГВРУ построить трибуны стадиона хотя бы к октябрю 1950 года.

Заслуженный мастер спорта СССР ЛЕТЧФОРД; мастера спорта СССР: ПИСКУНОВ, ФОМИЧЕВ, БАБАЙКИНА, ЕГОРОВ; рекордсмены СССР и РСФСР: КИСЛЯКОВ, МАКСИМОВ, ДОНЧЕНКО, ЛИСИН; активисты общества «Водник»: ГЛАССОН, МАЛЫШЕВА, ВИНОГРАДСКИЙ, ЧЕРВЯКОВ.

Больше внимания мелким предприятиям

Судоремонтные мастерские в Николаеве — одно из небольших предприятий Днепровского пароходства. Конечно, много в производственной программе бассейна они не решают, но никогда нельзя забывать о том, что великое складывается из малого.

Коллектив наших мастерских неплохо потрудился в межнавигационный период, сдал флот из ремонта в эксплоатацию на 12 дней раньше планового срока; все суда получили хорошие оценки. В развернувшемся предмайском социалистическом соревновании работники мастерских взяли на себя новые обязательства по перевыполнению плана. Чтобы сдержать свое слово, нам надо было выполнить ряд серьезных заданий по переделке буксирного катера «БГ-I» под речной трамвай, капитально отремонтировать баржу № 412, многое сделать в области судостроения. Мы, несомненно, справились бы со своими предмайскими обязательствами, если бы в Днепровском пароходстве побольше занимались своими мелкими предприятиями, прислушивались бы к голосу работников этих предприятий и активнее им помогали.

Вот что получилось на деле. Начальник отдела промышленных предприятий пароходства тов. Ахременко вместо того, чтобы позаботиться об исправлении проекта катера «БГ-I», одним росчерком пера просто прекратил работы на этом об'екте.

Работающий старшим инженером в сметной группе пароходства тов. Малюк вместо того, чтобы помочь сметчику мастерских, специально приехавшему в Киев, внести исправления в смету по катеру «БГ-I», вообще отказался что-либо делать в этом направлении. Уместно напомнить, что ни тов. Малюк, ни многие другие руководящие работники пароходства ни разу не побывали за последние годы в Николаевских мастерских, не помогли нашему коллективу в решении злободневных организационных и технических вопросов.

Задержалось также развертывание судостроительных работ, поскольку и в этом случае тов. Ахременко и его аппарат не проявили расторопности и до сих пор не прислали нужной технической документации.

Явно пренебрегает нуждами Николаевских мастерских начальник заготконторы пароходства тов. Кравченко. Серьезные претензии есть у нас к главному бухгалтеру управления пароходства тов. Пунегову. Не желая доставлять себе лишних хлопот, он лишил инженерно-технических работников наших мастерских премий за перевыполнение плана, заявив, что мы, дескать, являемся «подсобным предприятием пристани». Между тем, это не так: и в пароходстве, и в Главречфлоте наши мастерские считаются промышленным предприятием, и к ним должен применяться приказ министерства № 274.

И. ЗЕЛЕНЫЙ,
начальник Николаевских судоремонтных мастерских.

Поговорим о заказчике

Судостроительно-судоремонтный завод Лименда (директор тов. Миронов) пренебрежительно относится к нуждам и запросам обслуживающего его строительного отряда. А Лименский отряд Северодвинского бассейнового управления ГВРУ — организация сравнительно молодая и по отдельным видам работ пока вынужден прибегать к помощи завода. Однако завод выполняет заказы отряда, как правило, завышая их стоимость в несколько раз против сметной. Бывает, что банк в порядке контроля оплачивает произведенные работы в пределах сметной стоимости. Но и тогда завод требует оплаты остальной части выставленного нам счета по взаимным расчетам, угрожая в противном случае отказом от выполнения последующих заказов. Так получилось уже однажды, когда отряд на законном основании решил заплатить за мотовоз по сметной стоимости. «В таком случае больше мотовозов не получите», — заявила администрация завода.

Отряду для строительных нужд требуются литье, поковки. Их целесообразнее, конечно, изготовлять тут же на заводе. Но это обходится значительно выше сметной стоимости, тогда как сам завод ту же продукцию, вложенную в строительство, оплатит отряду из средств, отпущенных на капиталовложения, лишь в пределах ее сметной стоимости.

Мы просили начальника Главречпрома тов. Огурцова раз'яснить нам, правильно ли поступает завод. Он ответил, что не может дать указания подчиненному заводу отпускать свою продукцию и оказывать услуги по убыточным ценам. За счет чего же, спрашивается, должен отряд покрывать убыток, наносимый ему заказчиком—Лименским заводом?

Нам кажется, что министерству следует внести ясность в вопросы взаимоотношений между заказчиком и подрядчиком. Как заказчики, так и их подрядчики — строительные организации добиваются повышения рентабельности, увеличения накоплений. Но делать это надо за счет улучшения производственной деятельности, повышения производительности и качества труда, а не путем такого рода «прибылей», о каких хлопочет наш заказчик — Лименский завод.

А. ЛУКОВ,
главный бухгалтер Северодвинского бассейнового управления ГВРУ.

Непроизводительные простои баржи

Волжская хлебная баржа № 1021 грузоподъемностью в 2.800 тонн зимовала в Свияжском пункте близ пристани Соколки. После ледохода баржа неделю стояла в затоне, ожидая тяги. Потом ее подняли до Вятских Полян и здесь решили загрузить попутным грузом до пристани Турек.

В Вятских Полянах мы стояли в ожидании погрузки 16 часов. Погрузка шести тонн отняла шесть часов. Потом опять больше двух суток ожидали тяги.

Если и в дальнейшем нас будут по стольку времени задерживать, это очень отразится на выполнении нашего апреле-майского плана.

Мне думается, что начальник Вятского пароходства тов. Безломцев и его заместитель тов. Мелентьев допустили большую ошибку, решив использовать нашу баржу на местных перевозках. Почему бы не использовать для этого мелкий тоннаж, которого в бассейне имеется немалое количество. Баржу № 1021 следовало бы загрузить хлебным грузом. Это особенно важно, так как вода на Вятке начала убывать.

Д. УСОВ,
шкипер баржи № 1021.

Об использовании новой техники

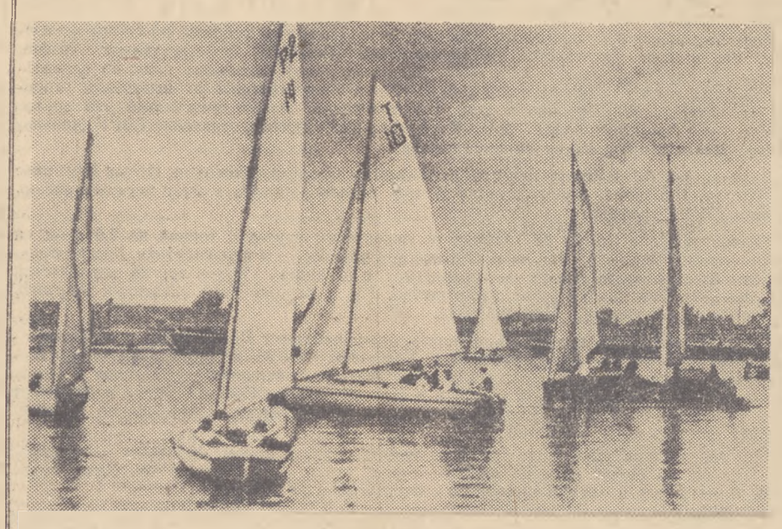
В прошлом году Центральный научно-исследовательский институт речного флота, стремясь помочь судоремонтникам в борьбе за качество, за гарантирование удлиненного срока службы судов, разработал новую технологию восстановления изношенных деталей дноуглубительных снарядов. Совершенно очевидно, что в первую очередь в этой технологии заинтересованы промышленные предприятия Главводпути и сам главк.

В середине прошлого года институт выслал в Главводпуть и на его завод имени Ульянова-Ленина подробную спецификацию оборудования и материалов, необходимых для применения новой технологии, предусматривавшей автоматическую наплавку деталей износоустойчивыми сплавами. Впоследствии руководители Главводпути сообщили в ЦНИИРФ, что средства на приобретение оборудования и материалов будут выделены заводу имени Ульянова-Ленина в 1950 году.

И вот сравнительно недавно на заводе имени Ульянова-Ленина состоялась партийно-техническая конференция, посвященная вопросам повышения качества судоремонта вообще и повышению износоустойчивости устройств земснарядов, в частности. Конференция со всей очевидностью показала, что применение новой технологии восстановления изношенных деталей судов технического флота крайне необходимо. Она показала также, что Главводпути в этом направлении мало что сделано. Завод так и не получил средств на приобретение оборудования и материалов и неизвестно, когда их получит. Вопрос о внедрении новой техники в ремонте путейского флота снова повис в воздухе...

С. ФРУМИН,
научный сотрудник ЦНИИРФ'а.

Открытие парусного сезона



В воскресенье, 21 мая, выдался яркий солнечный день. Сотни москвичей выехали на станцию Водники, чтобы присутствовать на открытии парусного сезона. Но почти полный штиль затруднял движение яхт.

В соревнованиях принимали участие яхтсмены Министерств речного и морского флота, Главсевморпути, Московского речного техникума и других организаций столицы.

В 12 часов дня около ста участников соревнования выстроились на берегу. Начальник московского клуба тов. Гужаловский рапортует председателю бассейнового совета тов. Рынашко о том, что 26 судов готовы к открытию спортивной навигации. Среди участников соревнования — генерал-майор Шишмарев, лауреат Сталинской премии профессор Фридман, мастер спорта И. Чернаенко, чемпион Москвы и общества «Водник» Н. Козлов, перворазрядники Д. Мельников и Р. Кравков и др.

...Под'ем флага спортивной навигации! Этой чести удостаиваются прошлогодние чемпионы общества по парусу Нина Островская, Дмитрий Мельников и Борис Федоров. В небо взвился белый с голубыми волнами флаг спортивного общества «Водник».

— По судам! — звучит команда начальника яхтклуба. Яхтсмены занимают свои места и, став в кильватерный строй, яхты двигаются вдоль берега. Смотр судов — необычайно привлекательное зрелище. Белоснежные, красные и шаровые яхты тихо скользят по воде. Едва заметно плещется парус.

В этом сезоне впервые после войны разыгрывалась эстафета. Суда шли на дистанцию голторы мили. В эстафете принимали участие суда четырех классов. Первыми взяли старт четыре яхты типа «Ш». На них вышли юноши — воспитанники детской спортивной школы. За ними к стартовой линии подошли женщины на судах типа «М» и, наконец, мужчины на яхтах «Р-3» и «Т».

Победительницей в эстафете вышла команда яхтсмена, рулевого II класса Губанова. В своих заездах на яхте класса «Ш» первым пришел юноша Тютиков. Среди женщин первое место заняла Елена Пятницкая.

А. ХРОМЧЕНКО.

На фото: яхты на дистанции.

Фото А. ВОРОНОВА.

Рост бурлаковцев на Иртыше

Следуя почину команды столичного теплохода «Иосиф Сталин», команды сорока двух пароходов и барж Нижнего Иртыша по-бурлаковски обслуживали свои суда и поставили их на зиму без текущего заводского ремонта. Это сберегло государству свыше двух миллионов рублей, десятки тонн судоремонтных материалов.

В нынешнюю навигацию бурлаковскими методами взялись работать коллективы 95 судов бассейна. Впервые решили отказаться от услуг завода в зимний период коллективы двух земснарядов, где командирами тт. Петров и Завьялов.

Работники берега охотно поддерживают инициативу бурлаковцев плавсостава. Так, судоремонтники Омска, Тюмени и Тобольска обязались в течение навигации выдать на бурлаковские суда необходимые для профилактики сменно-запасные детали на сумму более чем 1 миллион рублей. Специалисты промышленных предприятий стали техническими шефами судовых команд.

Серьезный вклад вносят коллективы пристаней Нижнего Иртыша. Так, на Кировском грузовом участке Омского порта создается база профилактического ремонта судов и снабжения их навигационными материалами. На специально выделенной стоечной барже устанавливается сварочный аппарат, с помощью которого можно будет быстро устранить водотечность судовых корпусов. Здесь же, в порту, организуется первый на Иртыше пункт химической очистки судовых котлов ингибированной кислотой.

П. БОВИН.

ОМСК.

Обязательство бакенщика Куликова

Бакенщик Куликов обслуживает на реке Сура Красноярский перекат. Берега Суры здесь песчаные, их надо укреплять. Н. В. Куликов в минувшем году посадил на двух гектарах берега краснотал. Посадки он производил колышком краснотала, который на влажных почвах приживается очень хорошо.

В этом году бакенщик взял обязательство посадить еще два гектара. К посадке он уже приступил.

А. СИДНЕВ.

Из зала суда

Нарушители дисциплины наказаны

На Саратовском рейде был сформирован воз из трех барж для отправки в рейс на буксире парохода «Вуокса». Шкипер баржи № 1221 Соловьев и шкипер баржи № 1425 Жорин, получив приказ диспетчера об отправке в рейс, решили отметить свою встречу.

Сойдя на берег, они напились и к моменту отправления в рейс не явились на свои суда. Отправление в рейс трех барж было сорвано. По вине Соловьева и Жорина эти баржи имели непроизводительный простой в общей сложности в течение 112 часов, чем государству причинен ущерб в сумме 1.217 руб.

За грубое нарушение трудовой дисциплины на речном флоте Соловьев и Жорин были привлечены к уголовной ответственности.

Линейным судом Средневолжского бассейна осуждены Жорин И. И. к полутора годам лишения свободы и Соловьев Е. А. к 1 году лишения свободы.

Назначения и перемещения

Попов П. Н. освобожден от должности начальника Ленского пароходства.

Начальником Ленского пароходства назначен Коваленко Г. М. с освобождением его от должности начальника Херсонского порта Днепровского пароходства.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

„Интернационал предателей"

Среди активных сторонников мира, борцов за мир, мы встречаем имя прогрессивного французского писателя Рено де Жувенеля.

Французское «маршаллизированное» правительство Бидо ненавидит Рено де Жувенеля, преследует его как писателя и общественного деятеля, поставившего свое перо не на службу французским монополистам и их американским хозяевам, а на разоблачение поджигателей войны и разношерстных лакеев Уолл-стрита — предателей и диверсантов.

Недавно Рено де Жувенель был приглашен на первомайские празднества в Советский Союз в качестве гостя. На-днях он вместе с другими французскими писателями, участниками французской делегации, выступил в Москве в Центральном доме литераторов на вечере встречи с советскими писателями. Этот вечер вылился в яркую демонстрацию дружбы французских и советских литераторов — сторонников мира. Выступивший с короткой речью Рено де Жувенель сказал, что никакие преследования со стороны реакционных сил не остановят его и других прогрессивных писателей в их благородной борьбе за мир во всем мире.

В то время, когда Рено де Жувенель выступил с этими словами, во Франции возобновился процесс против него. Чем же вызван этот позорный процесс?

В 1949 году в Париже вторым, дополненным изданием вышла в свет небольшая книга Рено де Жувенеля «Интернационал предателей». Эта книга сразу же привлекла к себе внимание, причем не только демократической общественности: французские реакционеры, а также весь «интернационал предателей» по прямой указке своих англо-американских хозяев подняли бешеную кампанию против автора. В том же году некоторые из «героев», фигурирующих в книге Рено де Жувенеля, возбудили против него и написавшего предисловие к французскому изданию Андре Вюрмсера судебное дело.

Кто же числится в списке истцов? Назовем наиболее рьяных лакеев англо-американских империалистов, активных членов «интернационала предателей». Это—один из злейших врагов болгарского народа Гемето, албанский предатель Абас Купи, заочно приговоренный албанским народным судом к смертной казни, шпион Диану, над которым висит точно такой же приговор румынского суда, и др.

Взбешенные неопровержимыми, документально обоснованными разоблачениями Рено де Жувенеля, американские реакционеры приказали своим французским лакеям учинить процесс. И вот в середине марта этого года в суде 17-го участка департамента Сены начался процесс против Рено де Жувенеля и Андре Вюрмсера.

Почему шпионы, диверсанты, «специалисты» по подрывной работе в странах Восточной Европы и их хозяева за океаном так ополчились на весьма скромную по своим размерам книгу, советский читатель поймет сразу, обратившись к ее русскому переводу *).

«Интернационал предателей», или так называемый «зеленый интернационал», не выдуман французским писателем. Это и поныне существующая под крылом американского государственного департамента организация предателей, изгнанных в свое время или бежавших из стран народной демократии. Все они, начиная от «зубров», вроде Миколайчика и Гемето, и кончая безымянными убийцами, десятки лет находились на службе у немецкой, английской и американской разведок. После окончания второй мировой войны и установления в странах Восточной Европы (исключая Югославию, где к власти пришли злейшие враги югославского народа — титовцы) народной власти, народной демократии, эти предатели по прямой указке своих англо-американских хозяев пытались вредить изнутри, подготавливая благоприятные условия для открытой иностранной интервенции.

Слово «интервенция» часто вертелось на языке сподручных англо-американских империалистов. Рено де Жувенель в своей книге приводит следующие наставления, которые злейший враг болгарского народа Петков давал в свое время своему сообщнику Иванову: «Нападать, вредить, оказывать противодействие с целью вызвать беспорядки, которые послужат предлогом для иностранной интервенции». Таковой была программа не только Петкова, но и всех без исключения шпионов и диверсантов, действовавших против народно-демократических правительств Болгарии, Венгрии, Румынии, Албании, Чехословакии, Польши. О разветвленной сети заговорщиков из числа «интернационала предателей», свивших себе гнездо в этих странах, и говорит в своей книге Рено де Жувенель.

Читателю не следует забывать, что книга вышла еще до известных процессов Ласло Райка, Трайчо Костова, а также группы американских и югославских шпионов в Болгарии, на которых наиболее ярко и полно раскрылась подрывная деятельность югославских фашистов из клики Тито — Ранковича, как наиболее преданных лакеев англо-американского империализма, его штурмового отряда.

Тем не менее самое ценное в книге Рено де Жувенеля — это умение писателя уже на основе фактов, известных ко времени ее написания, проследить, **чьи** руки держат нити всех заговоров, **кто** субсидировал и субсидирует, направляет преступную деятельность «интернационала предателей». «...Деятельность «крестьянской организации», которую иначе называли «зеленым интернационалом», — пишет Рено де Жувенель, — направляется высокопоставленными англо-американскими деятелями, между прочим американским генералом Сольборгом, родом из Прибалтики, и господином Дандердейлом из американского министерства иностранных дел. В дальнейшем мы покажем как виновность различных предателей, так и их сговор с провокаторами из США и Англии».

Рено де Жувенель добросовестно выполняет это обещание. Французский писатель на основе приведенных в своей книге материалов делает правильный вывод о том, что «американский заговор против мира и демократии продолжается, приобретая с каждым днем все более ожесточенный характер». И в этом нет ничего удивительного, так как, «к несчастью для нас и для американского народа, Соединенные Штаты Америки превратились в фашистскую страну. Расизм, антисемитизм, антирабочая и антипрофсоюзная политика — таковы отличительные черты фашистского режима и нынешнего американского режима. Сегодня уже не гитлеровская Германия, а Америка Трумэна преследует демократов, организует провокационные судебные процессы и считает свободное выражение мнения преступлением». Не случайно Рено де Жувенель весьма метко называет Америку «страной свободы», добавляя в скобках «для заговорщиков». В этой «стране свободы для заговорщиков» чувствуют себя, как дома, бежавшие из Венгрии государственные преступники Надь Ференц и Золтан Пфейфер, отсюда американский кардинал Спелльман субсидировал для шпионских целей своего собрата кардинала Миндсенти. Тогда же, когда преступников накрывают с поличным, американцы помогают своим сподручным скрыться от правосудия. Напомним, что в бегстве из Польши Миколайчику непосредственно помогали секретарь американского посольства Джордж Эндрюс и второй секретарь майор Монрое Блек. Предатель Гемето, один из истцов на процессе Рено де Жувенеля, исчез вскоре же после разоблачения различных вооруженных групп на территории Болгарии. Рено де Жувенель дает разгадку этого исчезновения: «Как выяснилось, он спрятался в американской миссии, где, по словам Петкова, принимал солнечные ванны и играл в теннис. (Показание Стефанова)».

Как справедливо отмечается в редакционном предисловии к книге, события, происшедшие после ее выхода, во многом не только дополняют, но и в новом свете раскрывают преступную деятельность первой когорты «интернационала предателей».

Активизировались фашистские круги Америки. Уже после выхода книги Рено де Жувенеля, летом 1949 года, в целях дальнейшей координации шпионско-диверсионной деятельности реакционной эмиграции в США был создан так называемый «Национальный комитет борьбы за свободную Европу», председателем которого является бывший посол США в Японии Джозеф Грю, а членами — председатель АФТ Грин, генерал Эйзенхауэр, редактор профашистской газеты «Курьер джорнал» Этридж и другие.

Процесс над Рено де Жувенелем свидетельствует о том, что англо-американские мастера шпионажа и диверсии, не надеясь уже выгородить себя, пользуются своим полицейским правом для того, чтобы упрятать за решетку свободное демократическое слово, представителем которого является французский прогрессивный писатель Рено де Жувенель. Но это им не удастся. На провал обречены и все попытки «интернационала предателей» поколебать торжествующий народно-демократический строй в странах, связанных нерушимой дружбой с великим Советским Союзом.

Л. ЕЛИСЕЕВ.

*). Рено де Жувенель, «Интернационал предателей». Изд-во иностранной литературы, 1949 г., стр. 167.

За рубежом

Обзор телеграмм

МИТИНГИ И СОБРАНИЯ В ГЕРМАНСКОЙ ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ В СВЯЗИ С РЕШЕНИЕМ СОВЕТСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА О СОКРАЩЕНИИ РЕПАРАЦИОННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ

В Германской демократической республике прошли многочисленные митинги и собрания, посвященные решению советского правительства о сокращении репарационных платежей. Население выражает благодарность советскому правительству и товарищу И. В. Сталину за акт великодушной помощи молодой Германской демократической республике.

Многие тысячи жителей Эрфурта, собравшись на митинг, заявили о своей благодарности советскому правительству за решение сократить на 50 процентов репарационные платежи Германии.

6.000 жителей Шверина единогласно приняли на митинге резолюцию, в которой выражают удовлетворение решением советского правительства и торжественно обещают укреплять дружеские связи между немецким народом и народами Советского Союза.

Члены профсоюза работников почты и телеграфа в Шверине единогласно приняли резолюцию, в которой обязуются бороться на стороне Советского Союза совместно со всеми миролюбивыми силами за мир во всем мире.

Второй председатель Об'единения свободных немецких профсоюзов Берлина Герман Шлимме заявил, что сокращение репарационных платежей дает трудящимся возможность быстрее притти к лучшей жизни.

«Письмо Генералиссимуса Сталина, — сказал председатель партии «Христианско-демократический союз Большого Берлина» бургомистр Арнольд Гор, — доказывает, что Советский Союз готов помочь нашему народу и способствует восстановлению нашей экономики».

Председатель берлинской организации Союза свободной немецкой молодежи Роберт Менцель охарактеризовал решение советского правительства, как «прекрасное выражение сердечной дружбы между советским и немецким народами».

Как указал второй секретарь берлинской организации Социалистической единой партии Германии Эрнст Гофман, послание товарища Сталина доказывает, что для Германии единственно правильным путем к миру и лучшей жизни является путь дружбы с Советским Союзом.

КОМПАРТИЯ ГОЛЛАНДИИ ПРИЗЫВАЕТ НАРОД К ОТПОРУ ПОДЖИГАТЕЛЯМ ВОЙНЫ

Опубликована резолюция политбюро Голландской коммунистической партии. Резолюция разоблачает военные планы агрессоров и призывает голландский народ усилить борьбу за сохранение мира.

Касаясь совещания министров иностранных дел стран агрессивного Северо-атлантического пакта в Лондоне и плана Ачесона — Шумана, политбюро подчеркивает: «Эти факты указывают на то, что поджигатели войны хотят возродить германский фашизм с целью использовать его в реваншистской войне против Советского Союза. Для Голландии существует реальная угроза, так как сейчас при проведении этих планов возрождается и продолжается политика Муссерта по включению Голландии в так называемую «Новую Европу» под руководством германских нацистов. Пропаганда этой политики проводится сейчас правящими партиями самым бесстыдным образом. Руководитель партии труда ван дер Гус ван Натерс одним из первых протянул руку возрождающемуся германскому фашизму».

Далее политбюро призывает всех портовых рабочих Голландии еще решительнее выступать против поставок американского вооружения.

В заключение политбюро обращается с призывом голосовать за мир, в поддержку решений стокгольмской сессии Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира.

ЛИЦЕМЕРНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ ПОДЖИГАТЕЛЕЙ ВОЙНЫ

18 мая в Лондоне закончилось совещание министров иностранных дел стран — участниц агрессивного Северо-атлантического пакта.

Министры опубликовали два коммюнике, из которых явствует, что в центре внимания совещания стояли вопросы военно-стратегического характера. Лицемерно декларируя свою «приверженность» принципам устава ООН и заявляя, что Северо-атлантический блок якобы «содействует» обеспечению всеобщего мира, участники совещания на деле были озабочены лишь проблемой «эффективного использования вооруженных сил и материальных средств, находящихся в распоряжении стран Северной Атлантики». С этой целью каждой из стран — участниц агрессивного блока вменяется в обязанность «в полной мере внести свой вклад» в дело мобилизации средств на военные приготовления.

В коммюнике подчеркивается, что на совещании была определена «стратегическая концепция» агрессивного блока, а также указывается, что принятые решения «представляют собой значительный прогресс в сторону практической реализации целей Северо-атлантического договора».

Все это не оставляет никакого сомнения относительно агрессивного характера военных планов, проектируемых участниками Северо-атлантического блока под эгидой США.

БЛАГОРОДНОЕ РЕШЕНИЕ ГРУЗЧИКОВ ФЛОРЕНЦИИ

На-днях коллектив грузчиков во Флоренции (Италия) отказался выполнить работу по перегрузке военных материалов, которую одна частная фирма подрядилась произвести по поручению командования 7-го военного округа. Грузчики, являющиеся одной из наиболее низкооплачиваемых и нуждающихся категорий рабочих, наотрез отказались от настойчивых предложений фирмы, обещавшей необычно высокое вознаграждение.

Широкие слои населения Флоренции выразили солидарность с грузчиками. Делегации женщин передали им благодарность от имени тысяч матерей.

Ответственный редактор
В. Ф. КУТЬЯНОВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ПО ВТОРНИКАМ И ПЯТНИЦАМ

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Третьяковский проезд, 1; для телеграмм — Москва, Речтранс. Телефоны: отв. редактора — К 3-36-20; зам. отв. редактора — К 3-75-60; отделы: эксплоатации, промышленный и партийный — К 0-66-68; зав. издательством, бухгалтерия, отделы библиографии и писем — К 1-19-97; ночная редакция — К 0-14-85, доб. 91, 37 и 1-50.

Б01933.

Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7.

Зак. № 1415.